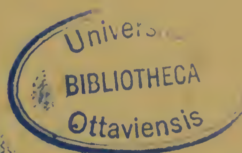
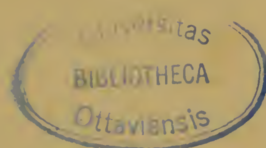

BIBLIOTHECA
Ottaviensis



DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 8

SIXIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU



CANADA

SESSION 1896



VOLUME XXIX.

☞ Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA

SIXIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT, 1896.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

A

B

C

D

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangées par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME 1.

1. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes de crédits pour l'année expirée le 30 juin 1894-95. Présenté (1re partie) le 29 janvier 1896, par l'hon. G. E. Foster (2e et dernière partie présentée le 18 février 1896)........................... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

1*a*. Rapport du Bureau de la Trésorerie, jugements depuis la session de 1895, sur appel de la décision de l'Auditeur général *re* achat de terrain pour le pénitencier du Manitoba.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1895. Présentés le 17 janvier 1896. 2*a*. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1897 ; présenté le 27 janvier. 2*b*. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1896 ; présenté le 6 avril 1896.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

3. Liste des actionnaires des banques chartées de la Puissance du Canada, à la date du 31 décembre 1895. Présentée le 13 avril 1896, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

3*a*. Rapport des dividendes restant impayés et des montants ou balances non réclamés depuis cinq ans ou plus, avant le 31 décembre 1895, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 17 avril 1896, par l'hon. G. E. Foster.............. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 3.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année terminée le 31 décembre 1896.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*a*. Sommaire préliminaire des affaires des compagnies d'assurance sur la vie faisant affaires au Canada, pour l'année civile 1895. Présenté le 2 mars 1896, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*b*. Analyse des rapports des compagnies d'assurances au Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1895................................ *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 4.

5. Rapport du département du Commerce, pour l'année expirée le 30 juin 1895. Présenté le 7 février 1896, par l'hon. W. B. Ives.......... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

5*a*. Rapports du Haut Commissaire en rapport avec le département du Commerce.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

6. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1895, d'après les relevés officiels. Présentés le 24 janvier 1896, par l'hon. J. F. Wood.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 5.

7. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1895 ; Partie I. Accise, etc. Présentés le 9 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan. *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

7a. Revenu de l'Intérieur—Partie II, Inspection des poids et mesures et du gaz, pour l'exercice expiré le 30 juin 1895. Présenté le 9 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7b. Revenu de l'Intérieur—Partie III, Falsification des substances alimentaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1895. Présenté le 9 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8. Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'année civile 1895. Présenté le 21 février 1896, par l'hon. G. E. Foster................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8a. Rapport sur les Archives du Canada, 1895. Présenté le 24 mars 1896, par l'hon. G. E. Foster. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8b. Conférence sur la question des droits d'auteur. Présenté le 23 janvier 1896, par l'hon. W. H. Montague..................................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 6.

8c. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1895. Présenté le 6 avril 1896, par l'hon, G. E. Foster...........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8d. Statistique criminelle pour l'année 1895.. .*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 7.

9. Rapport annuel du ministre des Travaux Publics, pour l'exercice clos le 30 juin 1895. Présenté le 26 février 1896, par l'hon. J. A. Ouimet....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

10. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice 1894-95. Présenté le 6 février 1896, par l'hon. J. Haggart......*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

10a. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1895. Présentée le 30 janvier 1896, par l'hon. J. Haggart.................................... *Imprimée dans le n° 10.*

10b. Statistique des canaux pour la saison de navigation, 1894. Présentée le 30 janvier 1894, par l'hon. J. Haggart..*Imprimée dans le n° 10.*

VOLUME 8.

11. Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895 (Marine). Présenté le 10 février 1896, par l'hon. J. Costigan. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11a. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895 (Pêcheries). Présenté le 28 février 1896, par l'hon. J. Costigan. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11b. Rapport d'une enquête sur le système du pilotage à Saint-Jean, N.-B. Présenté le 24 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan...............*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11c. Liste des navires publiée par le département de la Marine et des Pêcheries ; étant une liste des navires inscrits dans les livres d'enregistrement du Canada, le 31 décembre 1895. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 9.

11d. Rapport du président de la Commission d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1895...........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12. Rapport du directeur général des Postes pour l'année terminée le 30 juin 1895. Présenté le 23 janvier 1896, par sir A. P. Caron.........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session*

VOLUME 10.

13. Rapport annuel du département de l'Intérieur pour 1895. Présenté le 12 février 1896, par l'hon. T. M. Daly.......... ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13*a*. Rapport Sommaire de la Commission de Géologie pour 1895. Présenté le 13 mars 1896, par l'hon. T. M. Daly................. ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

14. Rapport annuel du département des Affaires indiennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895. Présenté le 7 février 1896, par l'hon. T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 11.

15. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1895. Présenté le 23 mars 1896, par l'hon. T. M. Daly........ ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

15*a*. Rapport supplémentaire du Commissaire de la Police à cheval du Nord-Ouest, 1895. Présenté le 16 avril 1896, par l'hon. T. M. Daly.......*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1895. Présenté le 23 mars 1896, par sir Charles Tupper...... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*a*. Liste du Service Civil du Canada, 1895. Présentée le 17 janvier 1896, par l'hon. J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16*b*. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'année expirée le 30 juin 1895, avec un rapport partiel sur ces services pendant le dernier semestre de 1895. Présenté le 9 mars 1896, par sir Charles Tupper.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16*c*. Rapport des Examinateurs du Service Civil du Canada pour l'année civile 1895. Présenté le 20 mars 1896, par sir Charles Tupper.......... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour l'année 1895. Présenté le 2 janvier 1896, par l'Orateur...................... ....*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

18. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895. Présenté le 7 février 1896, par l'hon. A. R. Dickey.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport du département de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895. Présenté le 30 janvier 1896, par l'hon. A. R. Dickey.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20. Etat indiquant la prime payée sur les billettes d'acier fabriquées en Canada, du 31 mars au 31 décembre 1895. Présenté le 17 janvier 1896, par l'hon. J. F. Wood................*Pas imprimé.*

21. Etat indiquant la prime payée sur le fer en gueuse fabriqué en Canada, du 4 avril 1895 au 9 janvier 1896, et la quantité fabriquée. Présenté le 17 janvier 1896, par l'hon. J. F. Wood. *Pas imprimé.*

22. Relevé des mandats émis par le Gouverneur général à compte de l'exercice 1895-96, conformément à l'Acte du revenu consolidé et de l'audition. Présenté le 17 janvier 1896, par l'hon. G. E. Foster.
Pas imprimé.

23. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1895. Présenté le 17 janvier 1896, par l'hon. G. E. Foster.
Pas imprimé.

24. Etat des dépenses faites à compte de frais divers imprévus, depuis le 1er juillet 1895 jusqu'au 2 janvier 1896. Présenté le 17 janvier 1895, par l'hon. G. E. Foster.............. ....*Pas imprimé.*

25. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1896,—Etat indiquant où sont situés les moulins qui ont moulu du grain pour fins d'alimentation pendant l'année expirée le 30 juin 1895, et les noms des personnes qui ont exploité ces moulins ; le nombre de minots moulus par chacun et le montant brut de la remise faite dans chaque cas ; le montant de la remise (s'il en est) encore due ou réclamée dans chaque cas. Présentée le 20 février 1896.—*M. McMullen.*
Pas imprimée.

VOLUME 11—*Suite.*

26. Liste des employés publics à qui il a été délivré des commissions en vertu du chapitre 19 des Statuts Revisés du Canada, durant l'année 1895. Présentée le 17 janvier 1896, par l'hon. J. A. Ouimet. *Imprimée dans le n° 16.*

27. Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1895, conformément à la clause 5, chap. 184 des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 17 janvier 1896, par l'hon. T. M. Daly.....*Pas imprimé*

28. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 juillet 1895,—Copie de tous mémoires, pétitions et autres documents venant des sauvages de la réserve Saint-Pierre, Manitoba, et de toute correspondance à ce sujet depuis le 1er janvier 1892. Présentée le 20 janvier 1896.—*M. Laurier*......*Pas imprimee.*

29. Copie d'un arrêté en conseil du 8 janvier 1896, à l'effet de continuer pendant l'année courante la délivrance de permis aux navires de pêche des Etats-Unis d'entrer dans tous les ports de la côte de l'Atlantique pour y acheter de l'appât, etc. Présentée le 20 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan......*Pas imprimée.*

30. Etat des paiements des primes de pêche, pendant l'année 1894-95, pour être soumis au parlement en vertu du chap. 96 des Statuts Revisés. Présenté le 20 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan. *Pas imprimé.*

31. Les arrêtés du conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* et dans la *Gazette de la Colombie-Anglaise*, en conformité des dispositions de l'article 38 des règlements relatifs à l'arpentage, l'administration, la concession et la gestion des terres fédérales comprises dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 21 janvier 1896, par l'hon. T. M. Daly......*Pas imprimés.*

31a. Les ordres en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, conformément aux dispositions de la clause 91 de l'Acte des terres fédérales, ch. 54 des Statuts Revisés du Canada. Présentés le 21 janvier 1896, par l'hon. T. M. Daly......*Pas imprimés.*

32. Rapport en réponse à une résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle est fournie par le département de l'intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Présenté le 22 janvier 1896, par l'hon. T. M. Daly......*Pas imprimé.*

32a. Liste de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pendant l'année terminée le 1er octobre 1895. Présentée le 10 février 1896, par l'hon. T. M. Daly. *Pas imprimée.*

33. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Etat indiquant : 1. Le nombre d'industries manufacturières dans la ville de Chatham, spécifiant le nom de chacune et le nom du propriétaire. 2. Le nombre d'ouvriers employés dans chacune. 3. La valeur de la production de chacune. 4. Le chiffre du capital placé dans chacune. 5. Le total des salaires payés par chacune. 6. La valeur des matières premières employées dans chacune. Présentée le 23 janvier 1896.—*M. Campbell*......*Pas imprimée.*

33a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Etat indiquant : 1. Le nombre d'industries manufacturières dans la ville de Wingham, spécifiant le nom de chacune et le nom du propriétaire. 2. Le nombre d'ouvriers employés dans chacune. 3. La valeur de la production de chacune. 4. Le chiffre du capital placé dans chacune. 5. Le total des salaires payés par chacune. 6. La valeur des matières premières employées dans chacune. Présentée le 23 janvier 1896.—*M. McDonald (Huron)*......*Pas imprimée.*

34. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, depuis le dernier relevé, 1895, soumis au Parlement du Canada, en conformité de la clause 23, chap. 19, des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 23 janvier 1896, par l'hon. J. A. Ouimet. *Pas imprimé.*

35. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie du contrat intervenu entre le directeur général des postes et M. Jos. Lamontagne le 1er juillet 1894, pour le transport des malles entre le lac Etchemin et Sainte-Rose de Watford, ainsi que copie de tous documents, correspondance, soumissions et rapports autres que confidentiels au sujet de la résiliation de ce contrat; aussi, copie de nouveau contrat fait subséquemment par le gouvernement, ainsi que des soumissions qui l'ont précédé. Présentée le 24 janvier 1896:—*M. Vaillancourt..Pas imprimée.*

35a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute correspondance, rapports, soumissions reçues et contrats passés pour le transport des matières postales entre Battleford et Saskatoon, dans les Territoires du Nord-Ouest, pendant les trois dernières années. Présentée le 24 janvier 1896.—*M. Martin*......*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

35b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres et papiers concernant un service postal quotidien entre Matane, comté de Rimouski, et Sainte-Anne des Monts, comté de Gaspé. Présentée le 24 janvier 1896.—*M. Joncas.* *Pas imprimée.*

35c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 mars 1896,—Copie du contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le transport des malles de Winnipeg à Pilot-Mound et à des points à l'ouest de cette localité. Présentée le 13 avril 1896.—*Sir Richard Cartwright*........ *Pas imprimée.*

35d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1896,—Copie des soumissions reçues en 1895 pour le transport des malles entre 108-Mile House, C.A., et Horsefly, avec les montants dans chaque cas. Copie de toute correspondance échangée entre l'inspecteur des postes (M. Fletcher) ou le département et les députés de Caribou ou Yale, au sujet du transport des malles sur la dite route. Copie du contrat actuellement en vigueur, son montant et le nom de l'entrepreneur. Copie des soumissions reçues en 1895 pour le transport des malles entre 150-Mile House et Keithley-Creek, avec le nom de l'entrepreneur et le montant du contrat ; et indiquant aussi si le contrat a été transféré à quelqu'un, et dans ce cas à qui et à quelles conditions Présentée le 17 avril 1896.—*M. McMullen*........ *Pas imprimée.*

35e. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mars 1896,—Copie de toute correspondance échangée entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et le gouvernement au sujet de réclamations pour augmenter le montant payé à la dite compagnie pour le transport des matières postales ; aussi, copie de tout ordre en conseil ou règlement administratif concernant ces réclamations. Présentée le 17 avril 1896.—*M. Borden.* *Pas imprimée.*

36. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 26 avril 1895,—Etat donnant :—1. Les noms de tous les employés inscrits sur la liste des pensions de retraite à la date du 1er janvier 1895 ; 2. La date de leur nomination comme employés civils permanents ; 3. Le chiffre de leur salaire lors de leur nomination ; 4. Le nombre d'années par eux passées au service ; 5. Le chiffre de leur salaire lorsqu'ils ont été mis à la retraite ; 6. La date de leur mise à la retraite et le nombre d'années, s'il en est, ajoutées à leur temps de service ; 7. Le chiffre de la pension accordée ; 8. Le montant brut versé au fonds de retraite par chaque employé retraité dont le nom paraît sur la dite liste à la date susmentionnée ; 9. Le montant brut retiré par chacun des dits retraités ; 10. L'âge de chacun des dits retraités lors de sa mise à la retraite ; 11. Les noms de toutes personnes qui ont été sur la liste des pensions de retraite depuis la mise en force de l'acte et qui sont décédées avant le 1er janvier 1895, et les renseignements sur chacune d'elles qui sont demandés dans les neuf paragraphes précédents au sujet des employés mentionnés dans le premier paragraphe. Présentée le 27 janvier 1896.—*M. McMullen*........ *Pas imprimée.*

37. Relevé conforme à la clause 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 30 juin 1895. Présenté le 28 janvier 1896, par l'hon. G. E. Foster.—*Pas imprimé.*

38. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 janvier 1896,—Copie d'un ordre en conseil concernant la quarantaine et le transport, par voie du Canada, des bestiaux des Etats-Unis, surtout en ce qui concerne le port de Saint-Jean, N.-B., et de tous autres ordres en conseil et règlements administratifs ou autres s'appliquant au transport des bestiaux des Etats-Unis par voie du Canada, et un état indiquant quelles mesures ont été prises afin que le transport en transit des dits bestiaux soit fait en conformité des dispositions de ces ordres en conseil et règlements ; aussi, un état indiquant combien de bestiaux des Etats-Unis (s'il en est) ont déjà été expédiés *via* Saint-Jean, sous l'autorité de l'ordre en conseil. Présentée le 28 janvier 1896.—*M. Foster et M. Mulock*........ *Pas imprimée.*

38a. Réponse supplémentaire au n° 38. Présentée le 17 février 1896.—*M. Foster* et *M. Mulock.* *Pas imprimée.*

39. Copie d'une correspondance additionnelle échangée entre le gouvernement du Canada et celui de la province du Manitoba, au sujet de la question des écoles du Manitoba. Présentée le 30 janvier 1896, par l'hon. G. E. Foster. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session..*

39a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1896,—Copie de tous ordres en conseil, de toute correspondance officielle et de tous autres documents concernant la question des écoles du Manitoba qui n'ont pas encore été déposés sur la table. Présentée le 6 février 1896.—*M. LaRivière.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session

VOLUME 11—*Suite.*

39*aa*. Copie des papiers se rattachant à l'envoi d'une députation à Winnipeg pour conférer avec le gouvernement du Manitoba au sujet de la loi scolaire de cette province. Présentée le 26 mars 1896, par sir Charles Tupper.—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

39*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 16 mars 1896.—Copie du rapport adressé par Son Honneur le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest à Son Excellence le gouverneur général concernant le bill intitulé : " Ordonnance à l'effet d'amender et refondre, telles qu'amendées, les Ordonnances concernant les Ecoles", passé par l'Assemblée législative à sa dernière session, et qui a été réservé pour la sanction de Son Excellence. Aussi, copie de tout ordre en conseil ou rapport à ce sujet et au sujet du bill. Présentée le 26 mars 1896.—*M. McCarthy.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

39*c*. Rapport des commissaires nommés pour conférer avec le gouvernement de la province du Manitoba, au sujet des écoles de cette province. Aussi, extraits des rapports du comité de l'honorable Conseil privé, en date des 17 et 27 mars 1896, concernant la nomination d'une commission pour conférer avec le gouvernement de la province du Manitoba sur la question des écoles de cette province. Présentés le 6 avril 1896, par sir Charles Tupper.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

40. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 8 juillet 1895,—Copie de toutes pétitions, correspondance, documents ou autres papiers adressés au gouverneur général ou au ministre des chemins de fer par des électeurs de la division sud de Renfrew ou par quelqu'un ou quelques-uns d'entre eux,ou par toutes autres personne ou personnes au sujet de la fermeture de la station de la Baie-Barry, sur la ligne du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, dans le comté de Renfrew, et copie de tous papiers ou correspondance, comme ci-dessus, se plaignant de l'action de la dite compagnie de chemin de fer si libéralement aidée par le gouvernement, en causant des inconvénients et des préjudices aux affaires publiques, et en essayant de forcer un particulier de donner à la compagnie du terrain ou des privilèges que la compagnie ne pouvait se faire donner par la loi. Présentée le 6 février 1896. —*M. Casey*...*Pas imprimée.*

41. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1896,—Copie de toute correspondance par lettres ou télégrammes entre le gouvernement et sir Charles Tupper, bart., concernant sa visite actuelle en Canada. Présentée le 7 février 1896.—*M. Casey*...*Pas imprimée.*

42. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1896,—Copie des pétitions, demandes, lettres, etc., demandant la commutation de sentence de mort prononcée contre Valentine Shortis en emprisonnement à vie, ainsi que les lettres et mémoires demandant que la loi suive son cours. Aussi, le rapport du juge Mathieu, et celui du ministre de la justice, et toute décision, ordre ou mandat concernant cette affaire. Aussi, un état indiquant si des pétitions en faveur de la commutation de la sentence de mort ont été soumises au Conseil, et dans ce cas, quelle décision (s'il en est) a été prise à ce sujet. Aussi, copie de toute correspondance entre Son Excellence le gouverneur général et le secrétaire des Colonies, par câblegramme ou autrement, sur le même sujet. Présentée le 11 février 1896.—*MM. Bergeron, Mulock et Davies*.......................................*Imprimée pour la distribution seulement.*

43. Rapport du bureau des visiteurs du collège militaire royal, pour l'année 1895. Présenté le 12 février 1896, par l'honorable A. R. Dickey..............*Imprimé pour la distribution seulement.*

43*a*. Rapport de M. Sandford Fleming, C.M.G., membre du bureau des visiteurs du collège militaire royal. Présenté le 25 mars 1896, par sir Adolphe Caron..*Imprimé pour la distribution seulement.*

43*b*. Lettres du commandant du collège militaire royal, soumettant des observations sur le rapport du bureau des visiteurs du dit collège, et aussi sur le rapport de M. Sandford Fleming, C.M.G., membre du dit bureau. Présentées le 25 mars 1896, par sir Adolphe Caron........................
Imprimées pour la distribution seulement.

43*c*. Une lettre et un rapport de l'officier général commandant la milice canadienne sur le collège militaire royal de Kingston. Présentés le 26 mars 1896, par sir Adolphe Caron.....................
Imprimés pour la distribution seulement.

VOLUME 11—*Suite.*

44. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 février 1896,—Copie de tous ordres en conseil et correspondance touchant la nomination de l'honorable E. G. Prior et de l'honorable John F. Wood, comme membres du Conseil privé du Canada, et copie des commissions ou instruments les nommant membres du Conseil privé et les nommant aussi aux charges respectives qu'ils occupent actuellement dans l'administration. Présentée le 12 février 1896.—*M. Laurier*..*Pas imprimée.*

45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1896.—Etat indiquant,—La dépense totale encourue pour la ferme expérimentale à Ottawa, jusqu'au 1er janvier 1896. Le prix payé pour le terrain. Le coût total des édifices, de la main-d'œuvre employée pour faire des améliorations de nature permanente, et des autres travaux exécutés sur la ferme. Les montants payés pour fumier et engrais. Les montants payés pour les animaux. Le montant total payé pour machines et instruments. Le montant payé pour les harnais. La valeur des animaux sur la ferme au 1er janvier 1896. La recette totale provenant de la vente des animaux, du beurre, du fromage et des produits de la ferme jusqu'au 1er janvier 1896. Présentée le 17 février 1896.—*M. McMullen*..*Pas imprimée,*

46. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1896,—Etat donnant les noms de toutes les personnes nommées à quelque emploi en rapport avec les douanes à Toronto, depuis le 1er juillet 1891, avec la date de leur nomination et leurs salaires. Présentée le 17 février 1896..*Pas imprimée.*

47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 février 1896,—Copie de l'ordre en conseil nommant l'honorable Désiré Girouard l'un des juges de la cour suprême du Canada. Présentée le 17 février 1896.—*M. Tarte*..........*Pas imprimée.*

48. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1896,—Copie de tous ordres en conseil, instructions du gouvernement ou d'aucun département et autres documents qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre, concernant la nomination d'un haut-commissaire à Londres ou concernant la nature de ses fonctions ou la manière de les remplir. Présentée le 17 février 1896.—*M. Casey*........................*Pas imprimée.*

49. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 février 1896,—Copie des ordres en conseil relatifs à toutes les nominations de sénateurs faites depuis le 1er janvier 1896. Présentée le 20 février 1896.—*M. Tarte*..............*Pas imprimée.*

50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de tous papiers et correspondance concernant la partie de l'emplacement de ville de Moose-Jaw, que possède le gouvernement du Canada, y compris le relevé des deniers reçus par les syndics du dit emplacement de ville, et de ceux reçus par le gouvernement fédéral. Aussi, un état donnant le nombre de lots appartenant encore au gouvernement et le montant des taxes payées annuellement par le gouvernement depuis que Moose-Jaw a été érigé en municipalité. Présentée le 24 février 1896.—*M. Davin.* *Pas imprimée.*

51. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1896,—Copie de toute correspondance concernant l'octroi d'une licence pour manufacturer et vendre de la bière dans la ville de Neepawa, Manitoba ; aussi, copie de toutes pétitions des citoyens de la dite ville protestant contre la dite licence. Présentée le 24 février 1896.—*M. Martin*................*Pas imprimée.*

52. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1896,—1. Relevé de tous les honoraires reçus par le gouvernement, aux termes de l'Acte connu communément sous le nom "d'Acte McCarthy", des diverses corporations municipales ou des personnes demandant des licences sous l'autorité du dit acte, dans le district électoral de Provencher, province du Manitoba. 2. Liste des réclamations non payées en rapport avec le dit acte dans le dit district électoral, et le montant de ces réclamations. Présentée le 24 février 1896.—*M. LaRivière.* *Pas imprimée.*

53. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 février 1896,—Copie de tous rapports au conseil et de tous ordres en conseil, rapport du juge et autres papiers et correspondance concernant l'élargissement de Charles Chamberlain, condamné à l'emprisonnement dans le pénitencier de la Montagne-de-Pierre, Manitoba, pour parjure, lors de la dernière élection fédérale dans la cité de Winnipeg. Aussi, copie de toutes pétitions ou autres communications adressées au gouvernement, ou à aucuns de ses membres ou à aucun département ou à Son Excellence, et de toutes lettres adressées par ou au nom d'aucun membre du gouvernement ou d'aucun département au sujet de la commutation de la peine du dit Chamberlain. Présentée le 24 février 1896.—*M. Martin* et *M. Mulock*..........................*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1896,—Etat faisant connaître d'une manière complète le recensement des Territoires du Nord-Ouest fait récemment par la police à cheval, spécifiant le nombre d'hommes et de femmes dans chaque division, ainsi que les limites des divisions. Présentée le 27 février 1896. *M. Martin*.......................... *Pas imprimée.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1896,—Etat indiquant le montant d'argent payé à chacune des personnes qui ont reçu une prime en 1895, à même les fonds votés pour encourager la production de la betterave. Présentée le 4 mars 1896.—*M. Mills (Bothwell)*.......................... *Pas imprimée.*

56. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 mars 1896,—Copie du contrat passé entre le ministre du commerce, au nom de Sa Majesté, et les syndics choisis par les actionnaires de la Compagnie de Commerce Maritime du Canada, pour un service de steamers entre Saint-Jean, N.-B., et Liverpool, Angleterre. Présentée le 6 mars 1896.—*M Hazen*.......................... *Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1896,—Etat montrant le nombre de navires qui ont passé par le canal de Chambly dans chacune des années 1892, 1893, 1894 et 1895; le dit rapport indiquant séparément les navires chargés de charbon ou de bois, ainsi que les navires qui descendaient et ceux qui remontaient. Présentée le 6 mars 1896. *M. Langelier*.......................... *Pas imprimée.*

57*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1896,—Etat faisant connaître le montant de chaque réclamation faite par le gouvernement pour dommages soi-disant causés par des navires sur le nouveau canal Welland, depuis la date de son ouverture jusqu'au 31 décembre 1895, avec les noms de ces navires et de leurs propriétaires, la nature des dommages et la manière dont chaque réclamation a été réglée, soit par paiement complet ou partiel, ou en ne payant pas du tout, et s'il reste des réclamations non réglées. Aussi, un état donnant le montant de chaque réclamation non réglée et le nom de chaque navire (avec le nom des propriétaires) contre lequel il existe quelque semblable réclamation non réglée. Présentée le 9 mars 1896.—*M. Gibson* *Pas imprimée.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1897,—Copies de toutes lettres, requêtes, correspondance ou documents de quelque nature qu'ils soient demandant au gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer la propriété du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs afin d'en faire un embranchement de l'Intercolonial. Présentée le 9 mars 1896. *M. Joncas*.......................... *Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1896—Copie de toute correspondance, papiers et documents se rapportant à la vente ou au louage du steamer *Alert*. Présentée le 9 mars 1897.—*M. Langelier*.......................... *Pas imprimée.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1896,—Etat indiquant la quantité de grains importée par chacun des distillateurs en 1895, et la quantité totale de grains importée nécessaire à l'alimentation. Présentée le 9 mars 1896.—*M. Mills* (*Bothwell*). *Pas imprimée.*

61. Rapport sur le *Sweating System* en Canada.—Présenté le 13 mars 1896, par sir Charles Tupper. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

61*a*. Rapport supplémentaire au n° 61.—Présenté le 24 mars 1896, par sir Charles Tupper. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

62. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 mai 1895,—Etat indiquant: le nombre de boisseaux de blé livrés aux élévateurs de Fort-William et Port-Arthur, ainsi que la qualité du grain; le nombre de boisseaux chargés sur des navires et la qualité, la nationalité et les lieux de destination de ces navires. Aussi, copie des conditions de qualité fixées par le bureau des inspecteurs à la réunion où il avait à établir la qualité pour l'année 1894. Présentée le 25 février 1896.—*Hon. M. Boulton*.......................... *Pas imprimée.*

63. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 février 1896, —Etat donnant les noms de tous les employés du service civil attachés ci-devant aux départements du secrétaire d'Etat et de l'agriculture, qui ont été mis à la retraite depuis le 1er juillet 1894, avec indication de leur âge, de leurs années de service, de leurs appointements, de leurs pensions de retraite; donnant aussi, dans les cas où ces employés n'avaient pas encore atteint leur soixantième année ou n'avaient pas encore complété trente-cinq années de service, les raisons pour

VOLUME 11—*Suite.*

lesquelles ils ont été mis à la retraite et le rapport du bureau de la Trésorerie sur chacun de ces cas ; donnant aussi les noms, les âges et les années de service de tous les employés attachés aux dits départements qui ont reçu avis qu'ils vont être renvoyés ou pensionnés. Présentée le 3 mars 1896.—*L'hon. M. Poirier*...*Pas imprimée.*

64. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur géneral, en date du 10 février 1896,—Copie des cartes, rapports, devis estimatifs, etc., concernant la canalisation de l'Ottawa, et spécialement les rapports de T. C. Clarke et de Walter Shanley, avec copie de la correspondance, des pétitions, résolutions et autres pièces en la possession de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, relatives à la construction du canal Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne. Présentée le 13 mars 1896. —*L'hon. M. Clemow*...*Pas imprimée.*

65. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 juin 1895,—Copie de la correspondance et des télégrammes qui ont été échangés entre le direct. général des postes ou tout autre membre du gouvernement et la Chambre de Commerce de la Colombie-Britannique, le conseil de ville de Victoria, les députés qui représentent à la Chambre des communes le district urbain de Victoria, le direct. de poste de Victoria ou toute autre personne, entre le 1er janvier 1894 et le 1er mai 1895, au sujet de " l'allocation provisoire " et du retrait de cette allocation aux commis et facteurs du bureau de poste de la cité de Victoria, C.-B. Présentée le 19 mars 1896.—*L'hon. M. McInnis* (*Victoria*)...................................*Pas imprimée.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 mars 1896,—Copie de la liste des votants pour le district électoral de Yale et Caribou. Présentée le 23 mars 1896.—*M. Martin.* *Pas imprimée.*

67. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 janvier 1896,—Etat donnant : Le nombre de personnes employées sur l'Intercolonial à la date du 30 juin dernier, faisant la distinction entre les employés temporaires et permanents. Le nombre de milles de voie ferrée exploitée à la même date. Le nombre de gares et de chefs de gares. Le nombre de voitures mises sur la ligne pendant l'exercice expiré le 30 juin 1895, et entrées au compte des frais d'exploitation. Le nombre de locomotives mises sur la ligne et entrées au compte des frais d'exploitation. Le nombre des voitures mises sur la ligne et entrés au compte du capital. Le nombre de locomotives mises sur la ligne et entrées au compte du capital. Le nombre de tonnes de rails neufs posés et entrés au compte des frais d'exploitation. Le nombre de tonnes de rails posés et entrés au compte du capital. Le nombre de traverses posées et entrées au compte des frais d'exploitation et à celui du capital, respectivement. Le nombre de pouts réparés ou construits et entrés au compte des frais d'exploitation ou à celui du capital, suivant le cas. Le nombre de ponts élevés, renouvelés et entrés au compte des frais d'exploitation ou à celui du capital, suivant le cas. Le montant dépensé pour clôtures et entré au compte des frais d'exploitation ou à celui du capital, suivant le cas. Le montant total dépensé pour de nouveaux édifices de toute espèce le long de la ligne, et la partie de ce montant entrée au compte des frais d'exploitation ou à celui du capital, respectivement. Le montant total dépensé pour réparer des édifices et le montant entré au compte du capital ou à celui des frais d'exploitation, respectivement. Le montant dépensé pour drains, fossés et ponceaux le long de la ligne en sus de ce qui a été fait par les équipes de sections, et la partie de ce montant entrée au compte des frais d'exploitation et à celui du capital, respectivement. Présentée le 23 mars 1896.—*M. McMullen* et *M. Davies*.......................................*Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 juillet 1895,—Etat indiquant : 1. Les noms des divers chemins de fer en Canada qui ont reçu une subvention en argent. 2. La province où est situé le dit chemin de fer. 3. Le nombre de milles pour lesquels une subvention a été accordée. 4. Le nombre de milles construits. 5. Le montant accordé par mille et le montant total payé. 6. Le nombre d'acres de terre accordé par mille et le nombre total donné ou actuellement dû à chaque compagnie. 7. Le montant total des subventions en argent données aux chemins de fer dans chaque province. 8. Le nombre total d'acres de terre accordé dans chaque province et le grand total d'argent et de terres donnés aux chemins de fer en Canada. Présentée le 23 mars 1896.—*M. McMullen*.......................................*Pas imprimée.*

68a. Réponse supplémentaire au n° 68. Présentée le 26 mars 1896.—*M. McMullen*........*Pas imprimée.*

69. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 mars 1896,—Copie de tous papiers, correspondance et rapports concernant la réclamation du Dr Wall, de Emerald, I.P.-E., pour dommages à raison de blessures qu'il allègue avoir reçues sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 23 mars 1896.—*M. Davies*.......................................*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mars 1896,—Etat détaillé du coût de la commission sur les taux de fret. Présentée le 23 mars 1896.—*M. Martin*..........*Pas imprimé.*

71. Etat détaillé de la correspondance entre le bureau du haut-commissaire à Londres et le bureau du Conseil privé, de 1880 à 1896. Présenté le 23 mars 1896, par sir Charles Tupper....*Pas imprimée.*

71*a*. Mémoire détaillé indiquant la valeur nominale et le coût réel des monnaies canadiennes en argent et en cuivre obtenues par l'entremise du haut-commissaire entre les années 1883 et 1895 inclusivement, et aussi l'économie réalisée. Présenté le 24 mars 1896, par sir Charles Tupper. *Pas imprimée.*

72. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de Prêt et Placement, au 31 décembre 1895. Présenté le 23 mars 1896, par M. l'Orateur..........*Pas imprimé.*

73. Etats généraux des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts de Montmagny et Ottawa, pour 1895. Présentés le 23 mars 1896, par M. l'Orateur..........*Pas imprimés.*

74. Copie du rapport conjoint des commissaires nommés en vertu de l'article premier de la convention entre les Etats-Unis d'Amérique et le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande pour la délimitation de la frontière entre les Etats-Unis et la Puissance du Canada,—séparant l'Alaska de la Colombie anglaise—avec une minute approuvée du conseil à ce sujet, en date du 25 février 1896. Présentée le 25 mars 1896, par sir Charles Tupper. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 janvier 1896,—Copie de toute correspondance concernant l'exposition des Territoires tenue l'été dernier à Régina et de tous papiers faisant connaître la part que le lieutenant-gouverneur des Territoires y a prise; aussi, copie des comptes détaillés des recettes et dépenses de la dite exposition, et des montants encore dus à ce sujet. Présentée le 17 avril 1896.—*M. Martin*..........*Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mars 1896,—Copie de tous contrats et correspondance entre George Goodwin et le département des chemins de fer et canaux ou tout autre département du gouvernement en rapport avec les contrats 4, 5, 6, 7 et 12 du canal de Soulanges. Aussi, copie de toute correspondance entre le département des chemins de fer et canaux et celui de la justice au sujet des dits contrats. Aussi, copie de tous ordres en conseil concernant les réclamations de George Goodwin en rapport avec les dits contrats. Aussi, copie de tout rapport adressé au département des chemins de fer et canaux ou à tout autre département par l'ingénieur du gouvernement en charge des dits travaux, concernant les travaux faits par l'entrepreneur George Goodwin et ayant trait à la réclamation produite par le dit entrepreneur Goodwin contre le gouvernement pour compensation à raison d'une levée étanche, ou ayant trait à toute autre réclamation qu'il a faite en rapport avec ses contrats sur le canal Soulanges. Présentée le 27 mars 1896.—*M. Davies*..........*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1896,—Copie du rapport de l'ingénieur chargé d'examiner l'état du brise-lames de Tignish, I.P.-E., en 1895, et de faire rapport à ce sujet. Présentée le 2 avril 1896.—*M. Perry*..........*Pas imprimée.*

77*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1896,—Etat faisant connaître le montant dépensé par les autorités fédérales pour chacun des brise-lames, jetées et quais, ci-après énumérés, dans le comté de Prince, I.P.-E., depuis 1880 jusqu'à date :—1. Brise-lames de Malpèque. 2. Brise-lames de Cap-Traverse. 3. Quai McGee, Baie d'Egmont. 4. Quai Higgins. 5. Brise-lames de Brea. 6. Brise-lames de West Point. 7. Brise-lames de Miminegash. 8. Brise-lames de Tignish. Le dit état faisant aussi connaître les travaux donnés à l'entrep., les noms des entrepreneurs, les travaux faits à la journée, les noms des personnes en charge et le nom de l'inspecteur dans chaque cas. Présentée le 2 avril 1896.—*M. Perry*..........*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 mars 1896,—Copie de toute correspondance concernant l'amélioration des rapides de Saint-André qui n'a pas encore été soumise à la Chambre. Présentée le 2 avril 1896.—*M. Martin*..........*Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1896,—Copies de toutes requêtes, lettres, correspondance ou documents de quelque nature qu'ils soient demandant au gouvernement la construction de quais ou jetées à Paspébiac, dans le comté de Bonaventure, afin de faire à cet endroit un havre de refuge. Présentée le 2 avril 1896.—*M. Joncas*......*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

80. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1896.—Copie des plans, rapports, etc., relatifs à l'ouvrage appelé " la jetée de protection ", dans le port de Montréal, actuellement en cours de construction ; copie de la correspondance relative à cet ouvrage ; des pétitions, résolutions, rapports, protêts et autres documents pour ou contre son exécution, et spécialement des opinions exprimées à ce sujet par la faculté de médecine de la cité de Montréal, le bureau de santé de la province de Québec et le bureau de salubrité de la cité de Montréal. Présentée le 19 mars 1896.—*L'hon. sir William Hingston*............ *Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 mars 1896,—Etat donnant le nom de chaque personne à qui une licence de pêche a été accordée par David Sharp, gardien de pêcheries, de Port-Dover, Ont., pendant les années 1894 et 1895, et le montant reçu pour chaque licence ainsi accordée pendant les dites années. Présentée le 13 avril 1896.—*M. Charlton*. .*Pas imprimée.*

82. Rapport préliminaire sur l'effet du canal de drainage de Chicago sur le niveau des grands lacs. Présenté le 13 avril 1396, par l'hon. J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 mars 1896,—Copie de tous papiers concernant la vente des lots n°s 15 et 16, côté ouest de la rue Cayuga, village de Cayuga, province d'Ontario, à W. A. Mitchell ou à aucune autre personne, y compris copie de la pétition, avec les signatures, demandant de vendre ces lots ; aussi, état faisant connaître si en aucun temps, par le passé, demande a été faite au gouvernement de pouvoir utiliser les dits lots comme cimetière, et si le gouvernement ou quelqu'un de ses officiers a donné l'autorisation à cette fin : aussi, si le gouvernement, lors de la vente de ces lots, savait qu'ils avaient servi comme cimetière et que plusieurs centaines de corps y étaient enterrés. Présentée le 13 avril 1896.—*M. Charlton*...*Pas imprimée.*

84. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 mars 1896,—Copie de toute correspondance, papiers, documents, télégrammes, etc., adressés au gouvernement par des propriétaires ou agents de steamers ou de navires, assurances maritimes, manufacturiers, marchands et autres, de la cité de Montréal ou d'ailleurs, concernant un havre de refuge au Petit-Métis. Présentée le 13 avril 1896.—*M. McShane*...*Pas imprimée.*

84*a*. Réponse supplémentaire au n° 84. Présentée le 22 avril 1896.—*M. McShane*..........*Pas imprimée.*

85. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895.—Montant payé dans le service intérieur de chaque département pour les surnuméraires pendant les années du 1er juillet 1880 au 30 juin 1884, respectivement, pour chacune des dites années. Présentée le 20 avril 1896.—*M. McMullen*...*Pas imprimée.*

86. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 mars 1896.—Copie de tous papiers et correspondance entre E. Adams, ci-devant inspecteur de chaudières à vapeur, etc., à Kingston, et actuellement président du bureau des inspecteurs de bateaux à vapeur, et le département de la marine et des pêcheries, concernant toutes plaintes portées par le dit Adams contre T. Donnelly, inspecteur de coques de navires à Kingston, ou touchant la manière dont il remplit les devoirs de sa charge. Présentée le 20 avril 1896.—*M. Borden*...............................*Pas imprimée.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1896,—Copie de toute correspondance échangée entre le département de l'intérieur et D. J. O'Donoghue, secrétaire du comité législatif du Conseil des Métiers et du Travail, Toronto, concernant l'erreur commise dans le rapport du comité sur l'immigration en 1895, en citant une certaine lettre au sujet de la réussite des protégés du Dr Barnardo comme colons en Canada. Présentée le 22 avril 1896.—*M. Casey.*
Pas imprimée.

88. Réponse à une adresse de la Chambre des commnnes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant : 1. Les noms des divers chemins de fer en Canada qui ont eu de l'aide du gouvernement fédéral, à l'exception de la ligne-mère du Pacifique Canadien. 2. La province dans laquelle est situé, en tout ou en partie, le dit chemin de fer ; et s'il est situé dans deux provinces ou plus, le nombre de milles dans chaque province ; 3. Le comté ou les comtés dans chaque province traversés par les dits chemins ; 4. Le montant d'argent réellement payé à chaque chemin de fer jusqu'au 1er janvier 1895 ; 5. Les chemins de fer construits en Canada par le gouvernement fédéral depuis la Confédération, à l'exception des lignes-mères de l'Intercolonial et du Pacifique ; 6. Les provinces dans lesquelles ils ont été construits ; 7. Le coût total de chaque ligne construite ou aidée par le gouvernement fédéral dans chaque province, y compris l'équipe-

VOLUME 11—*Fiu.*

ment; 8. La somme totale dépensée jusqu'au 1er janvier 1895, pour la construction des chemins de fer de l'Etat dans chaque province, à l'exception des lignes-mères de l'Intercolonial et du Pacifique. Présentée le 22 avril 1896.—*M. Davies*................................*Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1896,—Etat indiquant quelles sommes ont été votées par le parlement pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Jean, N.-B., et ses tributaires, pendant les années de 1887 à 1895, inclusivement; quelle partie de ces crédits a été dépensée chaque année pour les dites améliorations pendant la dite période; en quels endroits de la dite rivière ces sommes ont été dépensées; par qui ces deniers ont été dépensés et quelle est la nature des travaux exécutés dans chaque cas; quelle partie de ces crédits a-t-elle été dépensée au creek Gibson, dans le comté de Carleton, le montant dépensé et la nature des travaux exécutés. Présentée le 22 avril 1896.—*M. Colter*................................*Pas imprimée.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1890,—Copie de toutes requêtes, lettres et correspondance en faveur d'une indemnité à Joseph Beliveau, pour les blessures qu'il s'est faites en travaillant au département des travaux publics, à Sorel. Présentée le 22 avril 1896.—*M. Bruneau*................................*Pas imprimée.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 mars 1896,—Etat détaillé des $5,000 dépensées il y a quatre ans pour le havre de Port-Stanley, y compris les bordereaux de paye et le compte en détail des paiements se rapportant à cette dépense. Présentée le 22 avril 1896. *M. Casey*................................*Pas imprimée.*

92. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 16 mars 1896,—Copie du rapport de l'ingénieur-mécanicien du département des Travaux publics, et de toute correspondance et papiers concernant les réclamations impayées de la Compagnie du gaz d'Ottawa pour le gaz dépensé dans les édifices du parlement du Canada pendant les années 1866 et 1867, et aussi, copie de l'ordre en conseil passé à ce sujet. Présentée le 22 avril 1896. *Sir James Grant*................................*Pas imprimée.*

VINGT-HUITIÈME RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE

DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1895

MARINE

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE

1896

[N° 11—1896.] *Prix:* 10 *cents.*

Index.

A Son Excellence le Très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, gouverneur général du Canada, etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, pour être présenté à la législature du Canada, le vingt-huitième rapport annuel du ministre de la marine et des pêcheries, division de la marine.

J'ai l'honneur d'être,
De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 31 décembre 1895.

Index.

TABLE DES MATIÈRES.

PAGE.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE MIMISTRE.
RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

SUJETS TRAITÉS DANS LE RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

ANNEXES.

INDEX ALPHABÉTIQUE

A

B

C

C—*Fin.*

H—*Fin.*

I.

J

K

L

M

N

O

P

Index.

P—*Fin.*

R—*Fin.*

Index.

ANNEXES.

C.

D.

E.

I.

N.

O.

P.

Q.

R.

PAGE.

S.

RAPPORT DU DÉPUTÉ DU MINISTRE.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,

Ministre de la marine et des pêcheries,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de ce ministère (division de la marine) pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, ainsi qu'un compte rendu d'une partie de ce qui a été fait jusqu'aujourd'hui.

Un supplément accompagne le présent rapport. Il renferme les rapports des présidents des bureaux d'inspection des bateaux à vapeur et des examinateurs de capitaines et seconds: ceux de l'ingénieur en chef, des inspecteurs des cargaisons de bétail vivant exporté, du directeur du service météorologique et magnétique, et de l'inspecteur du service des signaux. Vous trouverez aussi plus loin des rapports sur les postes de sauvetage, sur le service des pigeons voyageurs, sur les récompenses accordées pour services rendus dans les naufrages, ainsi que des relevés relatifs aux recettes et aux dépenses, aux droits perçus pour le fonds des marins malades, au quaiage, ainsi qu'aux naufrages et accidents.

La dépense totale faite par le ministère dans les différentes divisions du service public qu'il a administrées pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier a été de $824,488.46. Les appointements du personnel permanent, pour les deux divisions du ministère, se sont élevés à $54,992.50.

Le crédit voté par le parlement était de $901,285.00, non compris les appointements des employés du ministère. On remarquera que la dépense de l'exercice a été de $76,796.54 moindre que le crédit.

Le nombre total des personnes attachées au service extérieur du ministère (division de la marine) est, à la date du présent rapport, de 1,679.

La dépense faite pour le service des phares et des côtes s'est élevée à $463,683.93, et les frais de construction à $12,219.29; total pour l'entretien et la construction, $475,903.22, tandis que durant l'exercice précédent les dépenses pour le service des phares et des côtes, y compris la construction, se chiffraient par $476,225.85, accusant, pour l'exercice qui a fini le 30 juin dernier, une diminution de dépense de $322.63. Le crédit voté par le parlement pour ce service était de $525,720. On voit donc que les déboursés, pour le même service, ont été de $49,816.78 moindres que le crédit voté pour le dernier exercice.

SERVICE DES PHARES.

Le service des phares du Canada couvre les divisions suivantes:—La division de l'Ontario embrassant les phares à l'ouest de Montréal jusqu'aux territoires du Nord-Ouest; la division de Québec, qui s'étend en aval de Montréal et qui comprend le fleuve et le golfe Saint-Laurent et le détroit de Belle-Isle; la division de la Nouvelle-Ecosse, renfermant l'île Saint-Paul, le Cap-Breton, l'île de Sable et le cap Race, Terreneuve; la division du Nouveau-Brunswick, la division de l'île du Prince-Edouard, et la division de la Colombie-Britannique, renfermant chacune les phares qui se trouvent dans les limites provinciales.

Le nombre total des stations de phares, phares flottants et signaux de brume du Canada, au 30 juin 1895, était de 632, et celui des feux, 768; le nombre des sifflets à vapeur et des cornets de brume automatiques était de 81; et le nombre des gardiens de phares, mécaniciens de sifflets de brume, y compris les équipages des phares flottants, était de 710. L'annexe n° 16 contient en détail le nombre de stations, de feux, de signaux de brume et de steamers dans chaque agence.

DIVISION D'ONTARIO (SERVICE DES PHARES).

Cette division comprend les phares et autres aides pour la navigation dans cette partie de la province de Québec s'étendant à l'ouest de Montréal, tous les feux de la province d'Ontario, c'est-à-dire les feux de la rivière Ottawa, du fleuve Saint-Laurent en amont de Montréal, des grands lacs, et quelques-uns des feux des petits lacs de l'intérieur, ainsi que les feux du lac Winnipeg, dans la province du Manitoba.

Le nombre de phares, phares-balises et phares flottants entretenus par le gouvernement dans cette division est de 224, situés à 182 stations différentes.

Le nombre de gardiens de phares payés directement par le gouvernement dans cette division est de 172, mais les gardiens emploient, dans plusieurs cas, des aides qu'ils payent à même l'allocation que le gouvernement donne à cette fin.

Il y a aussi dans cette division deux sifflets de brume, onze cornets de brume et trois cloches d'alarme, tous situés à des stations de phares, ainsi que quatre bouées-cloches.

En sus des feux entretenus par le ministère, comme il est dit ci-dessus, il y a dans la division d'Ontario: deux feux sur des ponts tournants; un système de feux sur le canal Murray, entretenus par le ministère des chemins de fer et canaux; quatre feux d'alignement sur les rivières Détroit et Saint-Clair, entretenus par les propriétaires de navires américains principalement intéressés; et treize feux sur les quais, entretenus par les municipalités ou corporations à qui appartiennent ces quais, et deux feux d'alignement établis cette année dans le havre de Pine-Tree.

Notre ministère fournit de l'huile à huit de ces dernières pour leur entretien.

Les feux de cette division, à l'exception de ceux qui se trouvent sur la baie de Quinté, l ι rivière Ottawa et les petits lacs, ont été, dans le cours des mois de juillet et d'août, inspectés et approvisionnés par le contrôleur, M. Patrick Harty. Il a été impossible, cette année, de faire une inspection régulière des feux de la rivière Ottawa.

NOUVEAUX AIDES POUR LA NAVIGATION.

Feu à l'entrée est de Toronto.

Depuis quelques années le ministère des travaux publics a fait exécuter un dragage considérable pour creuser un chenal profond à l'entrée est du port de Toronto, et il a protégé ce chenal au moyen de jetées, brise-lames en caissons. Notre ministère se propose de tracer le nouveau chenal, quand il sera terminé, par un système de feux conducteurs. Par suite du bas niveau où l'eau du lac s'est maintenue cet été, les steamers ont préféré suivre ce chenal, quoiqu'il ne fût pas terminé, à l'entrée ouest, et ont demandé avec instance qu'un feu y fût placé de bonne heure. En conséquence un feu temporaire y fut établi le 9 septembre dernier : il est rouge fixe, à 16 pieds au-dessus de l'eau, et visible à 6 milles de tous les côtés. L'appareil illuminateur est un verre lenticulaire dioptrique du 7[e] ordre. Le bâtiment en fer galva-

nisé d'où le feu brille est une construction temporaire dont le plan a été tracé par MM. Noah L. Pipes et fils, de Toronto, et il a coûté $140 au ministère. La lanterne est hissée dans une colonne cylindrique surmontant un hangar hexagone qui se trouve à 100 pieds de l'extrémité extérieure du brise-lames est. On espère que des feux permanents seront établis l'année prochaine.

Havre de Pine-Tree—Feux d'alignement.

Sur des représentations faites par des personnes intéressées à la navigation du havre de Pine-Tree, sur la côte occidentale de Bruce-nord, lac Huron, deux lanternes avec accessoires, d'une valeur de $54.50, ont été fournies par notre ministère, et au mois de juillet dernier elles furent mises en opération par entreprise particulière pour guider dans le havre ; elles seront dorénavant entretenues régulièremant. Les perches au haut desquelles les lanternes sont hissées et les frais d'entretien sont à la charge des intéressés, l'état ne fournissant que l'huile.

Feu et signal de brume de Cabot.

L'établissement d'un phare et d'un signal de brume à Cabot-Head, sur la côte orientale de la baie Georgienne, a été entrepris. Cette station sera très importante car Cabot-Head est le principal point de départ de tous les navires qui entrent dan, la baie Georgienne en destination de ports au sud de Parry-Sound, y compris Midland, Collingwood et Owen-Sound. Il indiquera aussi le bassin Wingfield qui, lorsque son entrée sera bien draguée, constituera un important havre de refuge. Le contrat des constructions nécessaires a été donné à M. John George, de Port-Elgin, à raison de $3,475, et les travaux sont en cours d'exécution. Les chaudières et machines du signal de brume ont été fabriquées par MM. Carrier, Lainé et Cie, de Lévis, et la lanterne en fer ainsi que l'appareil illuminateur par la Compagnie manufacturière Chanteloup, de Montréal.

Phare et signaux de brume des îles Occidentales.

Les îles Occidentales, au large de la côte orientale de la baie Georgienne, ont toujours été une menace pour la navigation, car elles se trouvent sur la route de Collingwood à Parry-Sound et sur celle allant à l'entrée à la baie Midland, routes que suivent presque toujours les navires chargés de grain dans les nuits orageuses vers la clôture de la navigation. Aussi nous avons jugé à propos de les indiquer par un feu et un signal de brume qui furent établis sur le rocher Double-Top, à l'extrémité sud-ouest du groupe d'îles, et mis en opération le 24 octobre 1895. Ces îles étant très exposées, il a été nécessaire de bâtir des constructions capables de résister à l'embrun de la mer.

La tour du phare s'élève sur la partie sud-ouest du rocher. C'est un bâtiment en bois de forme octogone, avec côtés en pente, et peinturé en blanc. Il est surmonté d'une lanterne de fer peinturée en rouge. La hauteur du bâtiment, depuis le rocher jusqu'à la girouette de la lanterne, est de 59 pieds.

Le feu est blanc fixe, 74 pieds au-dessus du niveau de la baie, et doit être visible à 14 milles de tous côtés. L'appareil illuminateur est temporairement dioptrique du 7e ordre, mais nous avons l'intention de le remplacer par un autre plus puissant.

Le bâtiment du signal de brume se trouve à l'extrémité ouest du rocher, N.-N.-O., 80 pieds du phare. Il est en bois carré et peinturé en blanc, et les cornets émergent de la façade ouest.

Le signal de brume consiste en un cornet opéré par la vapeur et l'air comprimé; il donne des sons qui durent 8 secondes, à des intervalles de 40 secondes entre les sons. Il y a une machine de rechange, en sorte que si un cornet ou une chaudière fait défaut, l'autre peut servir.

Les bâtiments furent construits par MM. Reed et Queen, d'Owen-Sound, dont le contrat comportait la somme de $4,788. Les machines et chaudières du signal de brume ont été fabriquées par MM. Carrier, Lainé et Cie, de Lévis, pour $2,400, et installées par M. W. H. Noble; la Compagnie manufacturière Chanteloup, de Montréal, a fourni la lanterne du phare. L'établissement de cette station a jusqu'ici coûté $8,393.28.

Le canal canadien de Saut-Sainte-Marie et ses abords.

Le canal des navires construit par le gouvernement canadien sur le côté nord du Saut-Sainte-Marie pour unir les eaux navigables de la rivière Sainte-Marie en haut et du lac Supérieur à celles de la rivière Sainte-Marie en bas et du lac Huron, a été livré au trafic général le 9 du présent mois, et sera désormais disponible tant que durera la navigation.

A l'occasion de l'ouverture du canal, l'ingénieur en chef de notre ministère a visité Saut-Sainte-Marie et pris des arrangements pour éclairer et baliser les abords.

Situation et dimensions du canal.—Le canal est pratiqué à travers de la roche argileuse rouge sur le côté nord, ou canadien, du Saut-Sainte-Marie, à 4,000 pieds au nord du canal actuel des Etats-Unis. La tranchée est droite et a 5,900 pieds de long, entre les extrémités des abords en caisson. Le prisme du canal a 156 pieds de large à la surface, 143 pieds au fond, et l'eau est profonde de 22 pieds 3 pouces. Il y a une écluse qui mesure 900 pieds de longueur sur 60 de largeur, avec une profondeur de 20 pieds 3 pouces sur le seuil du busc. Le sas mesure 18 pieds environ, variant quelque peu selon que les eaux en amont ou en aval du canal sont influencées par la sécheresse, la pluie, le vent, etc. En dehors du canal, à chaque extrémité, un chenal de 18 pieds de profondeur sur 250 de largeur a été dragué pour raccordement avec les chenaux américains.

Bouées.—Les abords sont marquées par des bouées de bouts de mâts. Le chenal dragué à l'est du canal est indiqué par 8 bouées de bouts de mâts rouges et 4 noires. La bouée rouge la plus en aval, près le dock de Plummer, est distinguée par un cône en treillis qui la surmonte, et la bouée noire la plus en aval, vis-à-vis le dock international, est surmontée d'un tambour en treillis. En aval de cette bouée noire il y a au moins 15 pieds d'eau jusqu'au quai sur le côté américain de la rivière, et les navires qui veulent traverser la rivière n'ont pas besoin de serrer les bouées rouges plus loin à l'est. En amont du canal il y a un radeau de forme octogone surmonté d'une balise à tribord du chenal au large de la pointe Davignon, pour marquer le seul tournant ou coude en amont du canal. Il y a deux bouées rouges entre l'extrémité de la levée du canal et cette balise. Il y a une bouée noire sur le côté sud de la même étendue, et deux bouées noires pour marquer le tournant vis-à-vis la balise. Au large du haut-fond Vidal se trouvent quatre bouées rouges. Celle de ces bouées qui se trouve le plus au large est une plate-forme carrée sur laquelle s'élève une pyramide

en treillis surmontée d'un cône renversé. A bâbord du chenal il y a quatre bouées de bouts de mâts noires. La plate-forme-bouée indique un point où les navires qui montent peuvent quitter le chenal dragué et se diriger vers le feu d'Algoma-Park, et où les navires qui descendent doivent prendre le chenal canadien dragué.

Feux.—Il est question de marquer le chenal dragué qui conduit de l'est au canal au moyen de deux feux électriques en arc ombrés par deux globes rouges, placés dans une prolongation de l'axe de la tranchée draguée. Ces deux feux en ligne guideront les navires à partir du chenal américain en montant jusqu'au milieu de l'abord dragué à l'extrémité est du canal. Lorsque ces feux seront établis, il en sera d^nné de plus amples détails.

Le canal lui-même est indiqué par des feux blancs électriques en arc établis à des intervalles réguliers sur les deux côtés du canal et des abords.

Un groupe de feux électriques incandescents ou blancs sera placé au sommet de la balise au tournant dans l'abord ouest du canal, et un feu incandescent brillant sur une perche sera établi à l'extrémité est de la pointe Davignon. Ces deux feux en un, N.-E. $\frac{1}{8}$ E., guideront à partir du tournant à la balise dans le centre du chenal dragué, au delà du haut-fond Vidal, jusqu'au chenal américain. Quand ces feux seront établis, il en sera donné de plus amples détails.

Instructions pour la marche.—Les navires qui montent devront suivre la route ordinaire en se rendant vers le canal américain jusqu'à ce qu'ils amènent les feux d'alignement canadiens en aval du canal en un relèvement N. O. $\frac{1}{2}$ N. Ensuite ils devront suivre l'alignement de ces feux, entre les bouées rouge et noire, jusqu'à ce qu'ils arrivent à l'axe du canal, franc ouest. Ils amarreront au quai sur le côté nord de l'entrée, en attendant de passer par l'écluse ; quand ils auront passé l'écluse et l'extrémité d'amont du canal, leur route sera O. $\frac{3}{4}$ S., passant à 125 pieds au sud de la balise. Arrivés à la balise, ils se rangeront S.-O. $\frac{1}{8}$ O., et doublant celle des deux bouées noires qui se trouvent le plus à l'ouest et tenant les feux d'alignement en arrière, ils monteront dans le milieu du chenal entre les bouées rouge et noire. Passé la bouée-pyramide à la hauteur de l'extrémité ouest du haut-fond Vidal, il y a amplement de l'eau jusqu'au feu d'Algoma-Park, et les navires pourront se diriger sur ce feu.

Chenal du lac Hay.—A propos de l'ouverture du canal, il convient de dire que le gouvernement américain en a considérablement amélioré l'abord par le côté est en ouvrant le chenal du lac Hay, l'année dernière. Ce chenal est pratiqué, principalement dans les eaux américaines, au sud de l'île du Sucre, à travers les rapides de l'île du Sucre et Middle Neebish. Il quitte le chenal actuel de la rivière Sainte-Marie à environ 2½ milles en aval du chenal, et il le rejoint au pied de l'île du Sucre ; de la sorte il abrège de plusieurs milles la distance jusqu'au lac Huron. Ce chenal est aujourd'hui convenablement balisé, et le 5 octobre dernier il a été repéré davantage au moyen de 27 nouveaux feux établis par le gouvernement des Etats-Unis.

Phare de l'île Pie.

Un nouveau feu a été mis en opération le 15 septembre dernier, à l'extrémité ouest de l'île Pie, à l'entrée ouest de la baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur.

Le feu est blanc fixe, à 29 pieds au-dessus du niveau du lac, et devrait être visible à une distance de 10 milles de tous les points d'approche. L'appareil illuminateur est dioptrique du 7e ordre.

Le phare consiste en une petite tour en bois, carrée, et peinturée en blanc, surmontée d'une lanterne en bois, carrée, peinturée en rouge. La hauteur de cette construction à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne est de 23 pieds.

La tour repose sur le rivage rocheux de l'île, à l'extrémité de la pointe où se trouve le quai de l'île Pie, du côté sud de ce quai. Le quai s'étend à environ 500 pieds, dans une direction nord-ouest, à angle droit avec le rivage, et se trouve à environ 400 pieds au nord-est du phare.

La construction a été érigée en vertu d'un contrat par M. A. W. Daby, de l'île Pie, pour $325. La dépense totale en rapport avec l'établissement de ce feu s'est élevée à $441.27.

Feux et bouées du lac des Bois.

Vu les plaintes qui avaient été faites par des expéditeurs intéressés, l'ingénieur en chef du département a fait une inspection du service des feux et des bouées du lac des Bois, en septembre 1894, et a fait rapport que des améliorations considérables étaient à désirer, par suite de l'extension du trafic de la navigation en rapport avec le commerce de bois et les intérêts de la pêche, de même qu'avec la colonisation et le développement des mines sur la rivière Lapluie. On a entretenu un phare à l'embouchure de cette rivière depuis 1886, mais on a constaté qu'il se trouvait trop loin à l'intérieur pour servir de guide sûr pour l'entrée de la rivière. Dans le cours de l'été dernier, on l'a éloigné de son emplacement originaire sur la terre ferme à la réserve des sauvages de Hungry-Hall, et placé sur pilotis du côté du port dans le chenal d'entrée du vapeur, vis-à-vis l'extrémité sud de l'île au Sable, qui se trouve dans le lac des Bois, en dehors de l'embouchure de la rivière Lapluie, à une distance de 2½ milles N. ¾ E. de sa première position.

La tour se trouve à environ 200 pieds de la pointe de sable qui s'étend au sud de l'île au Sable; elle est placée dans environ six pieds d'eau sur pilotis. La hauteur à partir de l'eau jusqu'au seuil de la tour est de six pieds, et du seuil au haut de la lanterne de 30 pieds. Un abri a été construit pour le gardien près de l'extrémité sud de l'île au Sable.

Le feu est blanc fixe, à 32 pieds au-dessus du niveau du lac, et devrait être visible à dix milles de tous les points d'approche. L'appareil illuminateur est dioptrique du 7e ordre. Le feu dans cette nouvelle position a été mis en opération pour la première fois le ou vers le 10 septembre.

Un feu hissé sur un poteau a été placé en même temps à environ ¾ de mille S.-E. par S. ¾ S. du feu qui vient d'être décrit. Il est placé sur une fondation en pilotis dans environ six pieds d'eau sur un lit de roseaux au large de la terre ferme. Les pilotis s'élèvent à six pieds au-dessus du lac et supportent un mât sur lequel on hisse la lanterne. La hauteur à partir des pilotis jusqu'au haut du mât est de 25 pieds.

Le feu est rouge fixe, placé dans une lanterne dioptrique de 7e ordre qui est hissé au haut du mât. Il est élevé à 28 pieds au-dessus de l'eau et devrait être visible à sept milles dans le chenal, ainsi que dans un petit arc de chaque côté de l'alignement.

Les deux feux d'alignement portant vers le S.-E. par S. ¾ S. dirigent les navires qui remontent le lac des Bois depuis la Pointe de Sucre jusqu'à l'embouchure de la rivière Lapluie, entre le haut-fond central du chenal à tribord, et le haut, fond de l'île au Sable à bâbord. Avant d'atteindre le premier feu, les vaisseaux devront tourner rapidement au S.-O. ½ O., et à partir de là, le chenal de la rivière est indiqué par des bouées.

Le phare a été enlevé, et les constructions additionnelles érigées par M. Chas. Cole, de Norman, en vertu d'un contrat au taux de $1,150. On a cru utile en même temps de réorganiser le service des bouées sur le lac, et il a été passé un contrat pour trois ans avec le capitaine F. W. Brydges, de Portage-du-Rat, pour l'entretien de 144 bouées, au prix de $2,000, pour les préparer et les placer la première année, et à raison de $500 par année pour chaque année subséquente. On est à préparer une carte nautique du lac.

Feux d'alignement de la rivière Rouge.

La branche nord de la rivière Rouge se jette dans le lac Winnipeg, Manitoba, par plusieurs embouchures formant un delta, et le meilleur chenal de la rivière a varié de temps à autre d'une embouchure à une autre. En 1880, un phare flottant a été placé par le département en dehors de l'embranchement est; quelques années plus tard le chenal était meilleur que l'embranchemant ouest. Le phare flottant a été transporté à cet embranchement, et mis à la grève, et on a continué d'y entretenir un feu, comme si ce fut un feu de terre. En 1893, le chenal est encore devenu le plus profond, et le département des travaux publics a fait des opérations de dragage considérables pour améliorer la barre en dehors de la rivière à l'embouchure est. Durant cette année la lanterne a été enlevée du phare flottant, et mise au haut d'un poteau à ce chenal est. L'ingénieur en chef ayant fait une inspection en août 1894, il a été décidé de remplacer ce feu temporaire par deux feux d'alignement, qui ont été érigés et mis en opération le 2 septembre 1895, alors qu'on a discontinué le feu temporaire.

La tour d'arrière a été construite sur une fondation en pilotis, dans un marais herbeux, du côté est du chenal à 2,020 pieds au sud, 10° ouest de l'endroit occupé par le feu du poteau susmentionné.

La tour est un bois, de forme carrée, se terminant en pointe, et surmontée d'une lanterne en bois carré. Elle a 47 pieds de hauteur, depuis la fondation sur pilotis jusqu'à la girouette de la lanterne. La lanterne ainsi que la base en descendant jusqu'à la corniche de la tour sont peintes en rouge, et le reste de la tour est peint en blanc, avec une raie rouge de trois pieds de large, du haut en bas de la tour sur le côté nord, c'est-à-dire le côté faisant face au chenal.

Le feu est blanc fixe catoptrique, à 46 pieds au-dessus du niveau d'été du lac. Il doit être visible à 12 milles de tous les points d'approche par eau.

La tour d'alignement d'avant est placée sur une fondation en pilotis sur la batture du côté ouest du chenal, et est éloigné d'environ 3,600 pieds N. 1° 15′ O., de la tour d'arrière, et se trouve placée de manière que l'alignement des feux dirige les navires en remontant le lac à un point mi-chemin entre les deux balises les plus au large.

La tour est en bois, de forme carrée, allant en pointe jusqu'à la lanterne, qui est en bois et carrée. Elle est haute de 27 pieds depuis la base jusqu'à la girouette de la lanterne. A la partie inférieure, la charpente est à claire-voie, mais est fermée à la partie supérieure. La lanterne est peinturée en rouge, et le reste de la tour en blanc avec une raie rouge de trois pieds de large au milieu, du côté faisant face au chenal.

Le feu est blanc fixe catoptrique; il se trouve à 23 pieds au-dessus du niveau d'été du lac. Il devrait être visible à dix milles, ainsi que dans un petit arc de

chaque côté de l'alignement. Il devrait aussi être visible dans le chenal dragué et à l'embouchure de la rivière.

Les deux feux d'alignement, dans une direction N. 1° 15′ O., dirigent les navires remontant le lac pour entrer dans la rivière Rouge, vers le chenal dragué à mi-chemin entre les deux balises les plus au large. Le chenal dragué fait une courbe et est indiqué par des balises de chaque côté, surmontées de barils. Après avoir dépassé les balises, il faut laisser l'alignement des feux à tribord, et après avoir passé la courbe, le chenal suit le milieu entre les deux constructions.

CHANGEMENTS ET RÉPARATIONS AUX STATIONS.

Ile Perrot.—Le feu de la Pointe à Madore ou Pointe à Brusy, sur la rive nord de l'île Perrot, à l'entré de la rivière Ottawa, a été jugé tellement utile, principalement pour les remorqueurs de barges, qu'on a cru à propos de remplacer le feu qui avait été entretenu au haut d'un poteau depuis que la première tour avait été détruite par le feu, par une petite tour en bois fermée, reposant sur une charpente ouverte. Cette tour a 18 pieds de hauteur, et est peinte en blanc avec un toit rouge. Elle est assise sur une fondation en blocaille immédiatement en dehors de la ligne du bord de l'île.

Le feu de cette nouvelle tour est blanc fixe, avec un secteur rouge et vert. Il se trouve à 16 pieds au-dessus du niveau ordinaire de la rivière, et devrait être visible des deux côtés du chenal qu'il est destiné à indiquer. Le feu est renforcé par un verre lentilaire.

Les vaisseaux qui remontent la rivière suivent le chenal de la rive nord tel qu'indiqué par les bouées, jusqu'à ce qu'ils frappent le secteur blanc qui leur indique de traverser le chenal jusqu'à ce qu'ils aient passé la bouée qui leur indique l'extrémité sud des hauts-fonds entre l'île Perrot et la rive nord, ils se dirigent ensuite sur la jetée à l'extrémité sud-est du chenal dragué de Sainte-Anne.

Avant de traverser le chenal, les vaisseaux apercevront le secteur rouge du phare de l'île Perrot, et ne passeront au secteur blanc que lorsqu'ils seront en ligne avec le chenal. Si le secteur vert est découvert, il indiquera que le vaisseau est rendu trop haut dans la rivière pour traverser le chenal. Les vaisseaux qui descendront le chenal du côté de l'île Perrot apercevront le secteur vert le premier, et devront tourner aussitôt qu'ils apercevront le secteur blanc. Le secteur blanc étant très étroit, il devra être observé de très près, et les vaisseaux devront tourner très promptement.

La tour a été conduite sous la surveillance de M. W. H. Noble, contremaître des travaux, et a coûté $97.07. On avait suggéré de placer un changement de feux à cet endroit, pour diriger les vaisseaux à travers le chenal, mais vu la difficulté de trouver un emplacement convenable, le système de secteurs a été adopté par M. Noble, et remplit bien l'objet en vue.

Pointe Pelée Spit.—On a éprouvé beaucoup de difficultés à protéger cette importante station contre les dommages causés par les vagues et les glaces. Le phare et le signal de brume sont construits sur une jetée octogone, calée à 20 pieds en plus dans une barre de sable, dont la surface est toujours changeante. Il y a des temps où la barre paraît à la surface, et d'autres où il y a une grande épaisseur d'eau autour de la jetée. Lorsque la mer arrive au point que la lame se brise sur ces haut-fonds avant d'arriver à la jetée, les éclaboussures de la vague volent au-dessus

de la lanterne et inondent toute la structure, bien qu'ayant plus de 80 pieds de hauteur. Lorsque le signal de brume à vapeur a été placé à cette station en 1889, toute cette partie de la jetée faite en caisson au-dessus de l'eau a été remplacée par du béton, fabriqué dans une caisse ou carcasse en fer adaptée au caisson qui se trouvait en dessous de l'eau. La force de la mer et de la glace a continué à endommager cette jetée particulièrement à la ligne d'eau, et il faut une surveillance et des dépenses continuelles pour la conserver intacte et sûre. Cette année, il a été nécessaire de placer une large bande en acier autour de la base de la caisse en fer, qui s'était en partie fendue. L'eau ayant été extrêmement basse, on a pu faire ce travail à plus bas prix qu'on aurait pu le faire les années précédentes. Cet ouvrage a été conduit par M. W. H. Noble, au coût de $546.56.

Owen-Sound.—Ce havre important, qui constitue le terminus de la ligne de steamers de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, a été amélioré tant par la compagnie que par le gouvernement. Les approches ayant été élargies et creusées, il a été nécessaire de déplacer les feux d'alignement qui servent à diriger les navires dans l'embouchure de la rivière, et on en a pris occasion pour les améliorer.

La tour d'alignement d'arrière a été déplacée du remblai sur le côté ouest de l'entrée, et elle sert maintenant comme tour d'avant dans le nouvel alignement. Elle repose sur une fondation en pilotis, à son angle le plus extérieur, du côté est de l'embouchure de la rivière Sydenham. C'est une construction de forme carrée, en bois, surmontée d'une lanterne en fer, carrée, et a 34 pieds de hauteur de la base à la girouette. Elle est peinte en blanc avec une raie rouge verticale du côté nord, ou du côté faisant face au chenal.

Le feu est rouge fixe, à une hauteur de 39 pieds du niveau de l'eau. Il devrait être visible à sept milles et dans un petit arc de chaque côté de l'alignement. L'appareil illuminateur est catoptrique.

La tour du feu d'alignement d'arrière, qui est entièrement neuve, repose sur une fondation en pilotis, à 915 pieds S. par O. ¾ O. de la tour d'avant, ou à 225 pieds au nord-est du coin nord-est de l'élévateur du chemin de fer Canadien du Pacifique.

C'est une construction en bois, carrée, surmontée d'une lanterne en bois, carrée; elle a 46 pieds de haut, à partir de la base jusqu'à la girouette de la lanterne, et est peinturée en blanc avec une raie rouge verticale du côté nord, faisant face à l'alignement.

Le feu est rouge fixe à une hauteur de 46 pieds au-dessus du niveau de l'eau, et devrait être visible à huit milles, et dans un petit arc de chaque côté de l'alignement. L'appareil illuminateur est catoptrique.

La tour d'avant de l'ancien alignement, sur un caisson en dehors de l'embouchure de la rivière, est encore là, et indique un point où les vaisseaux qui entrent doivent prendre l'alignement du nouveau système, et se diriger au centre de la rivière entre les brise-lames. On n'y entretient plus de feu, et la jetée sera probablement enlevée pour permettre l'extension du dragage. L'axe du nouvel alignemement des feux est à 10° plus loin vers l'ouest que celui de l'ancien, et dirige les vaisseaux vers la rive ouest, sans rencontrer d'obstacles, et est conséquemment une grande amélioration sur l'ancien arrangement. Ce changement a été fait à l'ouverture de la navigation cette année. Les travaux ont été faits à l'entreprise par M. John Riely, d'Owen-Sound, pour $498.

Oakville.—Les brise-lames à Oakville, dans le lac Ontario, sont la propriété de la municipalité, et ont été depuis quelques années sérieusement endommagés par les tempêtes, et afin de protéger le phare du gouvernement il a été nécessaire de temps à autre de le transporter à terre. Le printemps dernier, il a été définitivement placé à l'extrémité intérieure de la jetée. Dans cette position, il ne peut pas guider aussi bien les vaisseaux que lorsqu'il était à l'extrémité extérieure de la jetée, mais en attendant que la jetée soit réparée, ce ne serait pas prudent de le laisser dans la position la plus exposée.

Burlington Beach.—Il y a eu un arrangement de fait entre le département de l'Intérieur et la cité de Hamilton par lequel le comité des parcs de cette municipalité a obtenu le contrôle de certaines parties de la réserve du gouvernement à Burlington-Beach. Les lots de terre sur lesquels sont situés le phare et le logement du gardien ont cependant été réservés d'une manière permanente pour l'usage de ce département, et ont été clôturés au coût de $57.74, et on a amélioré les environs du phare en en faisant disparaître plusieurs constructions désagréables à la vue et non autorisées.

Kingsville.—A l'ouverture de la navigation cette année, le feu d'alignement d'avant entretenu à l'extrémité extérieure du brise-lames est à Kingsville, sur la rive nord du lac Erié, a été amélioré en substituant une lanterne dioptrique de septième ordre à la place de la lanterne lenticulaire de verre coupé ci-devant en usage. Le feu reste fixe comme auparavant, mais est plus puissant. Cette lanterne a été achetée de la maison "Chance Bros' Lighthouse Works", d'Angleterre, au coût approximatif de $100. Un nouveau mât a été posé par le gardien pour hisser la lanterne, au coût de $30.15.

Feux d'alignement à Kaministiquia.—Ainsi que je l'avais indiqué dans mon dernier rapport, les feux d'alignement au nord de la rivière Kaministiquia, baie du Tonnerre, au terminus ouest de la ligne des steamers des lacs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ont été chacun élevés de 10 pieds.

La tour d'arrière, avec le logement y attenant, a maintenant une hauteur de 40 pieds à la girouette de la lanterne, et est peinte en blanc, la lanterne carrée en bois qui la surmonte étant peinturée en rouge.

La tour d'avant est une construction en bois, carrée, peinte en blanc, surmontée par une lanterne carrée, en bois, peinte en rouge, et elle a 30 pieds de hauteur.

Les feux sont respectivement à 40 et à 30 pieds au-dessus du niveau de la baie du Tonnerre, et devraient être visibles à 11 et à 10 milles respectivement, ainsi que dans un petit cercle de chaque côté de l'alignement.

En même temps il a été fait des réparations à la station, le tout au coût de $236. Le printemps dernier, il a été nécessaire de protéger la fondation du phare d'avant, par suite des dommages causés par la crue des eaux, au coût de $47.25 ; les travaux ont été conduits par le gardien. Une dépense de $45.25 a aussi été autorisée en réparations au chemin et à la cheminée.

RÉPARATIONS GÉNÉRALES.

Tout ce qu'il était nécessaire de faire pour conserver les constructions en bon ordre et bien peinturées a été fait aux différentes stations de ce district. Dans bien des cas, les matériaux ont été fournis aux gardiens, qui ont fait les travaux de réparations nécessaires eux-mêmes. Les matériaux fournis pour le peinturage sont aussi fournis lors du voyage fait pour l'approvisionnement annuel, et les gardiens sont

requis de faire le peinturage eux-mêmes, et dans le cas où les tours sont très élevées, il leur est accordé de l'aide pour atteindre les plus inaccessibles. Ci-jointe est une liste des dépenses en rapport avec les réparations aux différentes stations. Quelques item de moins de $10 ont été omis.

Station.	Description des travaux.	Coût. $ c.
Ile Aylmer	Enfermer la lampe	38 21
Ile de la Bataille	Bateau	32 00
Pointe Buckum	Hangar pour chaloupe	23 00
Ile Brûlée	Couvrir en bardeaux et enduire le logement.	43 72
Ile Campbell	Achat d'emplacement	20 00
Ile Caribou	Bateau neuf	66 00
Centre Brother	Agrandir et boiser la cuisine	25 00
Ile Chantry	Matériaux pour réparer les hangars	30 00
Ile Clapperton	Bateau	175 00
Rivière des Français	Reconstruire la tour d'alignement d'avant	20 00
Gananoque Narrows	Bateau neuf	28 00
do	75 cordes de pierre et inspection	276 25
Rocher au Genièvre	Plafonner la cuisine	39 00
Batture Verte	Recouvrir et réparer le hangar	16 79
Ile Griffith	Bois pour une cuisine	27 67
Ile Hope	Déplacer le phare, et allonger le quai	122 33
Ile Perrot	Bateau	16 50
Kincardine	Remettre du gravier en face de la tour et poser de nou-	24 45
	velles marches	18 00
Jetée Lachine	Bateau neuf	29 50
Phare-flottant n° 2	Réparer dommages par abordage	368 09
Ile Lamb	Matériaux pour construction neuve	28 00
Pointe Longue, partie ouest	Réparations à la cuisine	55 00
Ile du Milieu	Bateau	38 00
Ile Morrison	Bateau	50 00
Ile aux Renards	Bateau	44 35
North Sister	Matériaux pour recouvrir le logement.	50 00
Ile Nottawasaga	Blanchir la tour à la chaux	12 00
do do	Bois pour rép. jetée	78 00
Pointe Clark	Peinturer et blanchir à la chaux	19 73
Pointe Plaisante	Réparer la clôture	14 00
Pointe Presqu'Ile	Construction pour recevoir appareil illuminateur	56 72
Feux d'alignement de Presqu'Ile	Toit neuf au logement	18 37
Rondeau	Rép. dom. par le tonnerre	41 76
do	Rép. au logement	24 55
Pointe au Saumon	Rép. à la cuisine	217 42
Scotch Bonnet	Hangar pour bateaux	
Barre de Saint-Anicet	Enrochement et répar., comprenant élévation de la jetée	139 15
Ile du Soufre	Fret et plate-forme pour l'appareil illuminateur	44 25
Tobermory	Bateau	50 00

DIVISION DE QUEBEC (SERVICE DES PHARES).

Cette division couvre une étendue d'eaux et de côtes de plus de 1,200 milles. Elle comprend tous les phares de la rivière Richelieu et du lac Memphremagog; tous les phares, phares flottants, bouées à gaz, bouées en bois, balises, canons de brume et signaux de brume sur le fleuve Saint-Laurent, au sud de Montréal, la rivière Saguenay, la rive nord de la baie des Chaleurs, le golfe Saint-Laurent, le détroit de Belle-Ile, les côtes nord et ouest de Terreneuve et du Labrador. Cette division est administrée par Mr J. U. Gregory, agent du ministère de la marine et des pêcheries à Québec.

En outre, l'agent doit remplir toutes les missions que lui confie le ministère touchant le service de la marine et celui des pêcheries; il est aussi préposé à l'engagement des matelots; il exécute les ordres du conseil de commerce britannique rela-

tivement aux naufrages, aux marins dénués de ressources et aux accidents en mer ; enfin il est receveur d'épaves et surveillant des gardiens de quais dans la province de Québec.

Son personnel d'employés se compose de M. L. A. Blanchet, comptable et sous-préposé à l'engagement des matelots; M. Alphonse Hamel, commis; M. N. Fitz Henry, garde-magasin, et M. George O'Farrell, qui a été promu, le 2 mars 1895, à la position d'inspecteur de phares. Les ateliers sont sous la direction de M. O. J. Samson, maître-charpentier, et de M. G. Vézina, maître forgeron de navires. Les usines à gaz sont sous le contrôle de M. G. Bélanger, mécanicien, et de toute aide dont il peut avoir besoin.

M. Gregory fait encore rapport de la bonne volonté et de la courtoisie avec lesquelles les personnes qui sont sous ses ordres remplissent leurs devoirs.

Les steamers à la disposition de l'agent ont été le *Druid*, qui a avitaillé les stations à son premier voyage au détroit de Belle-Isle, et qui a été employé durant le reste de la saison à l'entretien des bouées et des phares dans le fleuve Saint-Laurent, et *La Canadienne*, qui a avitaillé les stations dans le golfe Saint-Laurent, et qui a fait un voyage d'automne à Belle-Isle. Le service des phares entre Québec et Montréal a été fait par des bateaux à passagers et des remorqueurs loués, ou par chemin de fer.

L'inspection des phares a été faite par M. George O'Farrell, le nouvel inspecteur des feux.

Cette division compte 154 feux et 117 stations, 8 phares flottants, dont 3 sont munis de sifflets de brume à vapeur puissants,—9 stations de bombes explosives, en rapport avec les feux ; 2 sifflets de brume à vapeur, et 9 cornets de brume ; 10 bouées à gaz, dont 4 sont pourvues de cloches ; 140 bouées en bois et 50 balises pour guider les navires de jour.

NOUVEAUX FEUX.

Un nouveau phare a été placé sur la Newport Point, dans la baie des Chaleurs, sur la côte de Gaspé, et mis en opération pour la première fois le 18 septembre 1895.

Ce phare est une construction pyramidale carrée, peinturée en blanc, surmontée d'une lanterne carrée en bois ; il a 27 pieds de hauteur, de sa base à la girouette de la lanterne. Il repose sur le roc nu, au milieu d'une île au large de l'extrémité de la pointe.

Le feu est blanc, fixe, à 36 pieds au-dessus du niveau de l'eau, et devrait être visible de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminateur consiste en une seule lampe, renforcée par un verre lenticulaire.

Des soumissions ont été demandées pour l'érection de ce phare, mais la plus basse reçue a été de $825 ; le département ayant considéré ce prix tout à fait trop élevé, a fait construire la tour à la journée, les travaux étant conduits par M. Chisholm, un charpentier de la Nouvelle-Ecosse, qui avait été employé antérieurement à de semblables travaux, et qui a fait la construction au coût de $294.57.

AMÉLIORATIONS AUX FEUX.

Station de l'île Greenley.

La construction servant au cornet de brume à vapeur, à la station de l'île Greenley, dans le détroit de Belle-Ile, a été transportée à 900 pieds S.-E. par E. de son premier emplacement, au sud du phare, et la construction se trouve maintenant à

l'extrémité sud de l'île Greenley, aussi près de la côte que les vagues peuvent le permettre. Le signal donnera des sons de 10 secondes de durée, avec intervalles de 80 secondes entre chaque son.

Trente-neuf réflecteurs, de grande dimension, ternis par le temps, et autrement avariés, apportés à Québec durant l'hiver, ont été réparés, ré-argentés et renvoyés à leurs stations respectives.

La ré-argenture a été faite par trois maisons différentes, aux mêmes taux, savoir : deux centins le pouce carré—4 grains d'argent—le travail étant également bon.

Le coût total a été de $355.16, ou une moyenne d'environ $9 chacun. Les réflecteurs sont maintenant comme neufs, et les feux se trouvent beaucoup meilleurs, principalement en amont de Québec.

PRINCIPALES RÉPARATIONS AUX STATIONS.

Voici un état des réparations et des améliorations les plus considérables qui ont été faites aux différentes stations dans le cours de l'année dernière, en outre des réparations ordinaires, des ravitaillements remplacés et des peinturages faits partout où il était nécessaire.

Ile Amherst.—On est à faire des réparations considérables à ce phare. Les évaluations faites pour la main-d'œuvre ayant été considérées trop élevées, un contremaître a été envoyé de Québec avec un autre homme pour faire les travaux. Ces réparations ne sont pas encore terminées. Une somme de $284.18 avait été dépensée pour le matériel le 30 juin 1895.

Anticosti, Heath Point.—Des ouvriers ont été envoyés de Québec pour voir aux réparations les plus urgentes. Il a été fourni cinq mille bardeaux pour compléter la couverture de la grange et de la maison servant de refuge aux matelots, et deux mille pieds de bois de charpente pour faire des réparations générales, au coût de $50.25.

Anticosti, Pointe Sud-Ouest.—Des réparations ont été faites au vieux bateau, à cette station, et des balises fournies, et les vieilles constructions ont été réparées au coût de $351.90, par des hommes envoyés de Québec.

Anticosti, Pointe-Ouest.—Les réparations faites à cette station durant le dernier exercice se montent à $226.17. Les conduits d'eau à cette station, bien qu'enfermés dans une boîte en bois placée dans une profonde tranchée, ont encore gelé l'hiver dernier, et le gardien dit qu'ils sont hors de service par suite de la gelée.

Le mât du pavillon, ainsi que la maison, ont été éloignés au coût de $20, ce qui était devenu nécessaire vu les empiétements de la mer. On est aussi à faire faire des réparations considérables par des hommes envoyés de Québec. En outre de ces réparations le brise-lames sera aussi allongé de 100 pieds.

Belle-Isle.—Cette station a été munie d'un vaste réservoir en fer au coût de $40. Le quai a été complètement emporté le 20 novembre dernier, et on a envoyé deux hommes avec des matériaux de Québec pour le réparer, et faire les réparations nécessaires aux constructions. Le 3 juin 1895, on avait dépensé $9.45 de bois de construction. Le débarcadère sera renforcé, en étant rempli avec de la pierre qui se trouve à portée.

Biquette.—On a procuré à cette station un bateau de 18 pieds de long au coût de $30 ; on y a aussi placé un réveille-matin. On a fait un changement dans l'appa-

reil tournant en novembre dernier, en renouvelant le jeu de poulies, et le gardien dit que le tout fonctionne bien. Les matériaux nécessaires pour ces travaux ont été envoyés de Québec.

Rochers aux Oiseaux.—On a procuré au gardien un télescope puissant qui a coûté $16. Une somme de $53.20 a été dépensée pour du bois de charpente pour différentes réparations faites à cette station.

Cap Bauld.—La construction d'un hangar à bateau ayant été autorisée, dont le coût ne devait pas excéder $75, la charpente en a été préparée à Québec l'hiver dernier. On a dépensé une somme de $140.78 en réparations, bardeaux, bois de charpente, etc., à cette station.

Cap Charles.—Une lanterne neuve y a été placée ce printemps; on a aussi fait des réparations au mât. Ces travaux ont été faits par des hommes envoyés de Québec, et ont coûté $60.21.

Cap Désespoir.—Un hangar et une remise ont été construits à cette station par M. Philippe Vibert, menuisier de cet endroit, au prix de $296.50. On a aussi dépensé une somme de $51 à réparer la cuisine et en peinturage.

Cap Gaspé.—La grue érigée sur le toit du bâtiment qui sert d'abri au canon de brume ayant été emportée par la tempête le 5 octobre 1894, on en a placé une autre tout de suite. La somme de $84.58 a été dépensée en bois de charpente et en réparations.

Cap Norman.—Le cornet de brume de Holmes a été réparé et mis en état de service pour être utilisé à cette station, et mis en réserve au cas de besoin, des réparations ont aussi été faites à la chaudière, qui ont coûté $166.83.

Cap Ray.—Un hangar à charbon a été envoyé de Québec au prix de $221.72.

Cap Rosier.—Un puits a été creusé, qui a coûté $200, et auquel on a adapté une pompe pouvant donner 10 gallons à la minute. Un télescope, un cadran d'alarme et un thermomètre ont été procurés à cette station. Les réparations faites aux constructions ont coûté $155.41. On y a aussi érigé une nouvelle clôture qui a coûté $20.

Cap au Saumon.—Il a fallu faire des dépenses inusitées pour mettre cette nouvelle station en bon état. On a creusé un grand puits dans le roc afin d'avoir de l'eau pour le cornet d'alarme à vapeur. Un bateau neuf a été fourni, un chemin ouvert pour communiquer au grand chemin, et il a fallu abattre le bois environnant, le tout ayant occasionné une dépense de $780.68.

Champlain.—On y a érigé une construction plus grande pour le feu d'alignement d'arrière, munie d'un appareil nécessaire pour le hisser, ce qui a coûté $65.06

Ile aux Grues.—Le phare de cette station a dû être mis de niveau sur ses fondations, et on y a réparé six chambres dans le logement. Les travaux ont été faits par des ouvriers de Québec au prix de $200.

Eboulements.—Le gardien, M. Mag. Tremblay, a placé une lanterne fermée sur le hangar à fret, pour remplacer la lanterne qui était auparavant hissée sur un poteau, ce qui a coûté $50. Une autre somme de $19.50 a été dépensée pour ventilateurs, verres, appareil illuminateur, etc.

Ile aux Oeufs.—Cette station a été pourvue d'un télescope convenable, celui qu'on avait ne valant pas la peine d'être réparé.

Ile à la Bauge.—La jetée, qui avait été considérablement endommagée par la glace, a été réparée au prix de $201.65. Le *Druid* doit aussi apporter 20 toises de blocailles pour protéger cette jetée contre les glaces, au prix de $124.

Ile Sainte-Thérèse.—La tour d'alignement d'en bas a été peinturée. Les réparations faites à la tour et à la jetée ont coûté $112, comprenant les matériaux, les gages, la pension et le passage des ouvriers à l'île Sainte-Thérèse, aller et retour, les travaux ayant été faits par des ouvriers envoyés de Québec.

Kamouraska.—La cale à cette station ayant été considérablement avariée par la glace l'hiver dernier, il a été passé un contrat avec M. Onésime Bélanger, de Kamouraska, pour y faire les réparations nécessaires, moyennant une somme de $100, ce montant ayant été la plus basse soumission. La cheminée a aussi été réparée au prix de $25.52.

Islet aux Alouettes.—Une pompe Blake, n° 2½, pour le signal de brume, a été achetée de MM. Buchanan et Cie, de Montréal, pour $114.66. Il a été envoyé de Québec du bois de charpente pour les réparations, au prix de $22.25.

Phare flottant de la Traverse d'en bas.—Des réparations considérables ont été faites à la chaudière de ce phare flottant au printemps, au prix de $592.04.

Pointe au Maquereau.—Le mât à signal de cette station a été renversé le 11 octobre 1894, et a été relevé tout de suite. On a mis des double-châssis à cette station ; on a posé un plancher neuf et cimenté les fondations, et la chambre du milieu a été réparée, au coût total de $74.50.

Matane.—Quatre carreaux de verre ont été achetés chez A. Ramsay et Fils, de Montréal, à raison de $12. La clôture autour du phare a aussi été renouvelée, ce qui a coûté $32.

Montée du Lac.—Les deux feux d'alignement de cette station ont été réparés, ce qui a coûté $451.31.

Percé.—Un nouveau service de lampes, munies de larges mèches plates et de grands réflecteurs, a été préparé à l'atelier de l'agence à Québec, et a remplacé les lampes de qualité inférieure employées auparavant.

Les Piliers.—On a construit un nouveau logement à cette station, au coût de $975. Les travaux ont été conduits d'une manière satisfaisante par M. Trudel, l'entrepreneur. Les travaux requis au brise-lames pour protéger le havre ont coûté $125. On a construit un nouveau bateau pour cette station qui a coûté $88. L'appareil illuminateur a été rajusté par M. Noble, contremaître des travaux, et il fonctionne maintenant d'une manière satisfaisante.

Rocher du Plateau.—C'est le gardien avec un aide de l'endroit qui a peinturé, cimenté et nettoyé la citerne. On a aussi réparé les fondations des constructions, et les matériaux pour ces travaux ont été envoyés de Québec. Ces réparations ont coûté $55.

Port Saint-Francois.—La tour d'arrière de l'alignement ayant été détruite par le feu le 18 août 1894, une nouvellle tour a été construite à Québec et transportée à la station, et placée sur la jetée, qui a aussi été réparée, et le tout a coûté $294.25.

Phare du Rocher Rouge.—Des réparations ont été faites au logement, on a aussi jointoyé les ouvrages en pierre. Le coût de ces travaux a été de $203.28.

Phare flottant du Rocher Rouge.—Des réparations considérables ont été faites à ce phare flottant l'hiver dernier. Les machines ont été réparées, et tout a été mis en bon ordre. Les dépenses totales pour ces réparations ont été de $1,040.79. Le bâtiment a aussi été muni d'un bateau convenable au prix de $88 ; aussi d'une ancre et d'une chaîne, au prix de $154.85.

Phare flottant de la Traverse d'en haut.—Les ponts ont été calfatés le printemps dernier ; des latrines neuves et des dalots y ont été posés. Le coût de ces améliorations s'est élevé à $268.46.

Phare-flottant du récif de l'île White.—Des réparations considérables ont été faites à la machine et à la chaudière durant l'hiver, qui ont été mises en parfait ordre au prix de $786.20.

Les dépenses détaillées dans l'état suivant sont les principales qui ont été faites en rapport avec les feux de ce district :—

Station.	Description des travaux.	Coût. $ c.
Rocher Algernon	Vitrer la lanterne	15 00
Anticosti, Pointe Sud	Peinturage et réparations	115 12
Batiscan	Arbres abattus	10 00
Baie-Saint-Paul	Aide à peinturer	13 60
Bellechasse	Matériaux pour réparer hangars	13 10
Pots à l'Eau-de-Vie	Petit bateau réparé	8 84
Cap de la Madeleine (en haut)	Réparations aux châssis	2 00
do (en bas)	Bois de charpente	25 72
Contrecœur, arrière-feu	Peinturage et réparations à la plate-forme	10 00
Etang-du-Nord	Bardeau	19 50
Pointe-Renommée	Planches pour réparations	28 56
Pointe-aux-Pères	Réparations au phare	21 28
do	Réparations au hangar à charbon	15 00
Ile Verte	Bateau	25 00
Ile Greenly	Bateau fourni	....
Lacolle	Réparations au toit de la lanterne	14 75
do	Pont de la jetée renouvelé et peinturé	15 00
Lavaltrie	Jetées remplies et nivelées	50 00
Lac St-Pierre, bateau phare nº 3	Bateau neuf	45 00
Devant Lotbinière	Toit réparé et peinturé	30 00
Platon	Réparations générales	13 50
Pointe-du-Lac	Ventilateur renouvelé	11 50
Pointe Saint-Jean	Base de la tour renouvelée	83 17
Pointe Riche	Bois, pour réparations	25 00
Portneuf (en bas)	Aide, peinturage	15 00
Saint-Pierre-les-Becquets	Réparations au toit de la lanterne	17 00
Saint-Pierre-d'Orléans	Bateau	22 50

SIGNAUX DE BRUME, SIFFLETS À VAPEUR, CORNETS À AIR COMPRIMÉ, ET FULMI-COTON, BOMBES EXPLOSIVES ET CARTOUCHES.

L'automne dernier, M. Hand, de Hamilton, Ontario, a expédié à Québec du fulmi-coton, des bombes et des cartouches fabriqués en Canada, qui ont été emmagasinés avec une certaine quantité des mêmes articles importés. Au printemps, on a fait une expérience comparée des deux à Québec et à certaines stations dans le golfe, dont le résultat a établi le fait que les explosifs fabriqués en Canada pouvaient résister au climat, et qu'ils étaient aussi effectifs que ceux importés. On peut se les procurer plus avantageusement, et ils ne coûtent pas plus cher que ceux importés.

Une enquête faite sur des plaintes que des signaux de brume n'auraient pas été donnés convenablement a établi qu'il n'y avait pas eu de négligence ni d'incompétence de la part des opérateurs, mais que la défectuosité provenait que le son n'était pas entendu très distinctement à cause d'influences atmosphériques, même lorsque les vaisseaux étaient à des distances relativement courtes.

SERVICE DES BOUÉES.

Le maintien des bouées dans le chenal des navires, entre Québec et Montréal, est donné à l'entreprise à la Ligne Sincennes-McNaughton.

Le coût total du service des bouées dans le district de Québec, en y comprenant les contrats pour l'hivernage, les réparations, la mise en place, l'enlèvement et le renouvellement, pendant le dernier exercice, a été de $3,495.18.

Règle générale, on maintient les bouées en place dans le Dominion pendant la saison de navigation. Dans les districts où l'on tient les phares en opération pendant toute l'année, les bouées sont également tenues en place toute l'année ; là où la navigation est interrompue durant l'hiver, on laisse à l'automne, les bouées à leur place jusqu'à ce que les derniers vaisseaux aient quitté les ports, ou aussi tard que la glace le permet, en tenant compte de leur sûreté; et on les remet en place au printemps dès que l'état de la glace permet d'en agir ainsi.

Toutes les bouées-barils, dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec, sont enlevées après le 14 novembre ; toutes les bouées à gaz, dans le même fleuve, sont mises en place, chaque printemps, aussitôt que possible après le 11 mai, e enlevées, chaque automne, aussitôt après le 10 novembre que la chose semble à propos.

Les bouées suivantes dans le fleuve Saint-Laurent, quand on les enlève pour l'hiver, sont remplacées par de fortes bouées-espars, dont les sommets sont armés d'un bouquet de branches vertes afin qu'elles soient bien visibles :—

Récif de Barrett, bouée à gaz ; batture des Pèlerins, bouée à gaz; Saint-Roch, bouée-baril, en bois ; batture du Milieu, bouée à gaz; route du Chenal, bouée à gaz; route de l'île aux Grues, bouée-baril, en bois; batture de l'île aux Grues, bouée à gaz ; extrémité ouest du banc de Beaujeu, bouée à gaz.

Les bouées à gaz sur la batture de la pointe aux Trembles, et en face de Sainte-Croix, dans le fleuve Saint-Laurent, Québec, sont aussi remplacées par des bouées-espars si le dernier navire de fort tirant d'eau n'a pas dépassé ces endroits avant qu'il ne soit nécessaire de les enlever.

Ces bouées-espars sont destinées à guider la course des navires en retard qui ont à passer, soit en montant le fleuve, soit en descendant, les huit points principaux en bas de Québec. Elles sont devenues maintenant une nécessité et sont fort appréciées des navigateurs, vu qu'elles sont mises en place alors que toutes les autres bouées ont été enlevées pour l'hiver.

Le phare-flottant de l'île Blanche, qui est maintenant maintenu à l'extrémité nord-ouest du récif de l'île Blanche, quitte son poste chaque année pour prendre ses quartiers d'hiver à Québec, le 15 novembre, la même date que les autres phares flottants en aval de Québec, et il est ramené en place au printemps dès que la glace le permet.

Bouée à gaz du récif de Barrett.

A l'ouverture de la navigation, la bouée à gaz sphérique sur le récif de Barrett, dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec, a été remplacée par une bouée en fer, de forme cylindrique, surmontée d'un dôme portant une cage en bois, ayant la forme d'une bouée-baril, au-dessus duquel se trouve la petite lanterne rouge éclairée au gaz. Le foyer de la lumière se trouve à 9 pieds au-dessus de l'eau.

Bouée à gaz de la Batture du Milieu.

La bouée à gaz sphérique sur la batture du Milieu, près de l'extrémité est de la Traverse du Sud, dans le fleuve Saint-Laurent, a été remplacée par une bouée semblable à la nouvelle bouée du récif de Barrett, et surmontée d'une cage en forme de cône. Le foyer de la lumière est à environ 10 pieds au-dessus de l'eau.

Ces deux nouvelles bouées ont été importées d'Angleterre par le paquebot *Aberdeen* et débarquées à Pictou, N.-E., et transportées à Québec par *La Canadienne.*

Elles sont solidement bâties et se tiennent plus droites dans les courants, et par conséquent donnent une meilleure lumière que la bouée sphérique de l'ancien patron. Elles protègent mieux aussi les lanternes contre les dommages qui pourraient résulter des abordages. Le corps même de la bouée étant soudé, le gaz ne peut s'échapper.

Si quelqu'une de ces bouées, ou des grandes bouées à gaz et à cloche, dans le fleuve Saint-Laurent, venait à déraper ou se perdre, on peut les remplacer temporairement par les bouées sphériques.

Bouée à gaz du Banc de Beaujeu.

A la suite des observations faites par le corps des pilotes de Québec et par d'autres intéressés, la bouée à gaz ancrée à l'extrémité ouest du banc de Beaujeu a été transportée à un endroit situé à environ 35 pieds au sud du point qu'elle occupait antérieurement.

La dépense du service des bouées à gaz, durant l'année dernière, a été comme suit:

Deux nouvelles bouées	$2,216 07
Réparations et ajustements, râclage, peinturage, gages du mécanicien et de son aidé	1,621 16
Total	$3,837 23

On a discontinué cette année, à l'ouverture de la navigation, l'emploi de la bouée-baril rouge sur le récif à l'ouest de l'îlot Rouge, dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec.

Déplacement de la bouée de la Malbaie.

La bouée-baril en bois, ancrée à l'extrémité extérieure du haut-fond qui s'étend à l'est de la jetée du gouvernement, à Pointe-au-Pic, Malbaie, sur le côte nord du fleuve Saint-Laurent, a été transportée à un tiers d'encâblure au sud-est, parce que l'on a constaté la formation d'un haut-fond au large de sa position antérieure. Cette bouée se trouve maintenant ancrée dans 2½ brasses d'eau.

DIVISION DES PHARES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Cette division, sous le contrôle de M. J. Parsons, l'agent du ministère dans cette province, comprend 180 phares exhibant 192 feux, 1 phare-flottant, 16 sifflets, de brume à vapeur, 1 station de signal à bombe, 18 signaux de brume à main, 2 cloches de brume, 17 bouées à sifflets automatiques, 13 bouées à cloches automa-

tiques, 98 bouées-barils en fer, environ 700 bouées-espars et autres petites bouées, 8 balises fixes, 16 stations de bateaux de sauvetage, 3 établissements de secours, et 4 stations à signaux. Les vapeurs *Newfield* et *Aberdeen* sont aussi sous le contrôle de cette agence.

Les phares et les sifflets de brume ont été inspectés partout dans la division par M. C. A. Hutchins, surintendant des phares, et les chaudières et machines ont été examinées par M. Stewart, 1er mécanicien du *Newfield.*

NOUVEAUX PHARES.

Pointe Gillis.

Le nouveau phare à la pointe Gillis, lac Bras-d'Or, que l'on a mentionné dans le rapport de l'année dernière, a été parachevé et mis en opération le 1er janvier de cette année. La lumière est blanche, fixe, à 74 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute, et devrait être visible à 14 milles dans toutes les directions de l'approche par eau. C'est un appareil dioptrique de septième ordre.

L'édifice lui-même, construit en bois, est à environ 300 pieds à l'ouest de l'extrémité de la pointe, et comprend une tour pyramidale carrée ainsi qu'une petite demeure contiguë pour le gardien. Elle est peinte en blanc et la tour est surmontée par une lanterne en fer peinte en rouge. La hauteur de la tour depuis sa base jusqu'à la girouette sur la lanterne est de 38 pieds.

La construction de ce phare a causé une dépense totale de $1,714.24.

Pointe au Loup.

On a érigé un phare sur la pointe au Loup, sur le côté ouest de l'entrée du havre des Navires.

La lumière est fixe, à 87 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute, et visible sur la mer à 15 milles dans toutes les directions. C'est un appareil dioptrique de septième ordre.

Le phare est en bois, et comprend une tour pyramidale carrée avec demeure contiguë. La hauteur de la tour, de la base à la girouette sur la lanterne, est de 35 pieds.

Cette lumière est surtout destinée à guider les vaisseaux qui entrent dans le havre aux Navires ou qui en sortent, ou qui cherchent un mouillage sûr en dedans des îles.

L'ouvrage a été fait à la journée par M. John Chisholm, assisté de main-d'œuvre locale. On a pris les matériaux à Halifax et ils ont été transportés par le *Newfield.* Le coût de l'ouvrage a été de $1,557.45. On a adopté ce dernier mode par suite de ce que la plus basse soumission reçue, $2,290, était plus élevée que l'estimation de l'ingénieur en chef du ministère.

LUMIÈRES SUPPRIMÉES.

Pointe Uniacke.—Ainsi que nous l'avons mentionné dans le rapport de l'année dernière, on a supprimé définitivement, à partir du 1er janvier dernier, la lumière de la pointe Uniacke, à l'extrémité nord du pont de Grand-Narrows, alors que le phare

de la pointe Gillis a été mis en opération. Le gardien a été transféré d'une station à l'autre.

Baie-aux-Vaches.—Dans le cours du mois de février dernier une tempête a emporté l'extrémité extérieure de la jetée à la Baie-aux-Vaches, sur la côte atlantique du Cap-Breton, ainsi que la lanterne et la charpente qui portait la lumière. Depuis lors il n'y a pas eu de lumière à cet endroit, et il n'est pas question de la réinstaller à présent.

Iles Rouges.

On a aussi érigé un phare sur le côté ouest de l'anse Campbell, à l'île Rouge, sur le rivage sud du lac Grand Bras-d'Or.

C'est une tour carrée peinte en blanc, surmontée d'une lanterne en fer peinte en rouge, et placée à 50 pieds en arrière de l'extrémité de la pointe. Elle a 37 pieds de hauteur depuis la base jusqu'à la girouette sur la lanterne.

L'appareil de la lumière est dioptrique de septième ordre, et la lumière rouge, fixe, est à 47 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute, et visible à une distance de huit milles de tous les points d'approche.

La lumière est surtout destinée à guider les vaisseaux qui naviguent sur le lac Grand Bras-d'Or, entre la baie de l'Est et l'entrée de Saint-Pierre, et à éviter les hauts-fonds qui se trouvent au sud des îles Rouges. On mettra la lumière en opération dans le cours de novembre 1895.

L'ouvrage a été fait par M. Johnstone, du village de l'île Rouge, et le prix d'adjudication a été de $885.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS.

On a fait, à diverses stations, à part les petites améliorations et peinturages ordinaires, les réparations et améliorations suivantes, savoir :—

A L'EST D'HALIFAX.

Plage de Meagher.

On a réparé le ventilateur sur la lanterne. Le second caisson à l'est a été reconstruit à partir du deuxième rang inférieur des pièces longitudinales, et on a renouvelé et renforcé le parement de la partie antérieure du brise-lames.

Jeddore.

On a posé de nouvelles gouttières au toit de la grange et de la résidence, ainsi que de nouveaux conduits se reliant au réservoir dans la cave.

Ile aux Œufs.

On a mis un nouvel arbre de couche à l'appareil tournant.

Havre de Pope.

Le toit du portique a été refait et couvert en bardeaux, et l'on a placé un nouveau seuil au tambour. On a peinturé le phare et les dépendances, et placé un nouveau carreau de verre à la lanterne.

Rocher Sheet.

On a recouvert en bardeaux le toit nord de la résidence, et les toits de la remise aux chaloupes et du hangar. Les supports de la remise aux chaloupes ont été renouvelés, ainsi que la plate-forme en avant du phare. On a aussi renouvelé les conduits allant du toit au réservoir. On a ajusté au moyen de petites bandes de caoutchouc cinq nouveaux carreaux de verre dans la lanterne, renouvelé une sole sous la cuisine, et enlevé les voliges des murs, lesquelles ont été remplacées par des bardeaux. On a posé à la demeure un cadre de porte et deux fausses-portes. On a reculé sur une meilleure fondation le magasin à l'huile.

Ile au Castor.

On a posé de nouvelles gouttières.

Havre au Castor.

On a posé une nouvelle lanterne.

Liscomb.

On a fourni six nouvelles lampes. On a renouvelé trois soles de la tour, deux de la résidence, et en partie un des poteaux de coin. Le lambrissage à déclin des murs de la tour et de la résidence a été enlevé et remplacé par du bardeau. On a posé deux nouveaux cadres de fenêtre, un châssis, deux cadres de porte et des portes à la cave. On a placé à l'entrée une nouvelle plate-forme, une balustrade et des marches, et lambrissé l'intérieur des murs de l'entrée avec du bois de pin.

Ile Wedge.

On a renouvelé le bardeau sur les toits de la résidence et du magasin à l'huile, et repeinturé les bâtiments. L'ouvrage de charpenterie a été fait par M. MacLellan, assisté de main-d'œuvre locale.

Havre d'Isaac.

On a ajouté au débarcadère un nouveau plan incliné pour les chaloupes et un cabestan.

Ile Three Top.

On a exhaussé la partie intérieure du toit de la cuisine afin de lui donner plus de pente, et on l'a recouvert en bardeaux, Ouvrage fait par M. MacLellan.

Havre de Canso.

La lanterne en bois a été réparée et les bâtiments peinturés. Ouvrage fait par M. MacLellan.

Pointe Eddy.

Ainsi que projeté, le nouveau phare a été mis en opération le 1[er] janvier de cette année.

Ile du Jersiais.

On a placé une balustrade en bois autour de la lanterne et renouvelé la plate-forme. On a aussi fourni trois nouveau réflecteurs.

Petit de Grat.

On y construit un nouveau plan incliné au débarcadère, et l'on renouvellera les solives de la lanterne.

Cap de la Ronde.

On a démoli la cheminée de la cuisine du sommet au toit, et on l'a rebâtie. On a posé de nouvelles ferrures pour les rouleaux des stores.

Ile Guyon.

On a posé une nouvelle penture en cuivre pour la porte de la lanterne, et deux nouveaux réflecteurs.

Louisbourg.

On a jointoyé le mur de fondation, réparé les enduits dans deux chambres, et fourni dix nouvelles lampes.

Scattarie.

On a fourni une nouvelle chaloupe. On a muni la résidence d'un nouveau tambour, la cuisine d'une contre-porte, et l'entrée du phare de nouvelles marches. On a jointoyé au ciment les murs de fondation.

Pointe Gillis.

On a fourni une nouvelle chaloupe. On a refait un drain en lui donnant plus de pente.

Havre d'Ingonish.

Uue forte tempête a détruit complètement, dans le cours du mois de février dernier, le dépôt d'huile. Le plancher inférieur de la tour fut quelque peu déplacé, et les bardeaux arrachés à la base de la tour. On a réparé les dommages faits à la tour, et comme l'ancienne chaloupe a aussi été détruite par la tempête, on l'a remplacée par une nouvelle.

Cap Nord.

On a réparé la chaussée conduisant du débarcadère à la station.

Merigomish.

On a réparé les enduits dans la chambre à coucher et refait le drain. On a posé un petit tambour à la résidence.

Ile Amet.

On a recouvert le plancher de la cuisine et rebâti la cheminée à partir du toit. On a réparé le plan incliné des chaloupes.

On a muni le cabestan du débarcadère des chaloupes de nouveaux garants et de nouvelles poulies.

À L'OUEST D'HALIFAX.

Sambro.

Dans le dépôt à l'huile on a renouvelé deux soles, cinq soliveaux, deux portes et un cadre, et recouvert de bardeaux les deux pignons. Dans la cave on a placé un nouveau soliveau, un plancher et des marches, Dans la résidence on a renouvelé les soles et cinq soliveaux, le plancher et trois fenêtres et châssis. On a enlevé les bardeaux à la base et sur les coins. On a réparé environ 25 verges d'enduit.

Argyle.

On a fourni six nouvelles lampes.

Rocher aux Goëlands.

On a placé dans la lanterne douze nouveaux carreaux de verre avec bandes de caoutchouc, et réparé le prélart de la plate-forme.

Cap Fourchu.

On a muni ce poste d'une nouvelle chaloupe.

Port-George.

On a muni la lanterne d'un nouveau ventilateur en cuivre.

Margaretsville.

On a muni la lanterne d'un nouveau ventilateur en cuivre. La couverture de la plate-forme de la lanterne a été enlevée et on lui a substitué du prélart.

Rocher Noir.

On a renouvelé le plancher et les seuils du porche. On a doublé et recouvert de bardeaux la porte au côté ouest du porche. On a réparé la porte du portique et posé trois nouveaux seuils de porte. La chambre du feu a été replâtrée et on a réparé le toit plat. Ouvrage fait par M. MacLellan.

Port Williams.

On a ajusté deux nouveaux carreaux de verre dans la lanterne et toutes les autres percées ont été munies de verre. On a couvert en tôle galvanisée le plancher de la lanterne inférieure. On a placé une nouvelle sablière sous la façade du bâtiment et fait un nouveau seuil de porte. Devant l'entrée, on a placé une nouvelle plate-forme, ouvrage fait par M. MacLellan.

SERVICE DES BOUÉES.

BOUÉES ADDITIONNELLES.

Bouée-baril de Lighthouse Bank.

Le 2 mai 1895, pour indiquer le haut-fond connu sous le nom de Lighthouse Bank, on a placé une bouée-baril de 5 pieds, en fer, à environ quatre encâblures au sud du phare de la Plage de Meagher, dans le havre d'Halifax.

La bouée est ancrée dans six brasses d'eau, dans une direction S.-O. de la ligne de $2\frac{3}{4}$ brasses sur le milieu du haut-fond.

Bouée à cloche de la baie Spry.

On a ancré à l'entrée de la baie Spry une bouée à cloche, sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, pour guider les pêcheurs et autres navigateurs qui entrent dans la baie. La bouée est peinte en rouge, les mots "Spry Bay" y sont peints en blanc sur le sommet, et elle est ancrée dans environ 15 brasses d'eau.

Bouée à sifflet de la Batture du Nord-Est.

Une bouée à sifflet automatique a été ancrée à $1\frac{8}{10}$ mille N. par E. du milieu de la batture du Nord-Est, au large de l'île Verte, entre la baie Sainte-Marguerite et la baie Mahone, pour indiquer la position de la batture, et de laquelle les vaisseaux peuvent prendre leur course pour atteindre la baie Mahone, la baie Sainte-Marguerite, etc.

La bouée est peinte en noir et porte en blanc les lettres "N. E. Shoal". Elle est ancrée dans 21 brasses d'eau.

Bouée à cloche de Louisbourg.

On a placé une bouée à cloche du modèle de la Maison de la Trinité près de l'entrée du havre de Louisbourg. Elle se trouve dans 13 brasses d'eau, à $1\frac{1}{2}$ encablure à l'est du centre de la batture du Havre, et elle est destinée à indiquer une bonne route aux vaisseaux qui entrent dans le havre par un temps couvert ou brumeux.

Récif de la Vieille.

On a remplacé la bouée-espar rouge qui indiquait la Vieille, au large de la pointe du Français, sur la côte d'Yarmouth, par une bouée-baril rouge, laquelle sera toujours maintenue à cet endroit.

La bouée est ancrée dans $3\frac{1}{2}$ brasses, à 400 verges au sud du récif.

BOUÉES ADDITIONNELLES AU GRAND-BRAS-D'OR.

A l'entrée est du Grand-Bras-d'Or, Ile du Cap-Breton, on a placé deux bouées additionnelles, comme suit:—

Batture de Blackrock.

Une bouée-espar peinte en noir, ancrée dans $3\frac{1}{2}$ brasses d'eau, sur le bord de la batture qui s'étend au nord de la pointe Blackrock.

Pointe de Campbell.

Une bouée-espar peinte en noir, ancrée dans $3\frac{1}{2}$ brasses d'eau à l'extrémité nord de la batture qui se trouve au large de la pointe de Campbell.

On placera des bouées additionnelles à la batture de Carey, Grand-Bras-d'Or, une bouée-baril en fer, n° 2, à la pointe Aconi, et une bouée-baril en fer, n° 1, au large de l'extrémité de la batture.

ACCIDENTS ET RÉPARATIONS.

Voici la liste des accidents, améliorations, etc.

Bouée automatique du havre d'Isaac.

Le steamer fédéral *Acadia* a fait rapport d'avoir rencontré, en novembre dernier, cette bouée à la dérive, à environ six milles au large du havre des Sauvages. Cette bouée n'a pas été retrouvée depuis.

Rocher Brig, bouée-baril n° 1, 5 pieds de diamètre.

Le *Newfield* a constaté la disparition de cette bouée, le 2 avril 1895. Pas retrouvée depuis.

Rocher Trinidad, bouée-baril en fer, n° 2, 4 pieds de diamètre.

Le *Newfield* a constaté, le 13 avril 1895, la disparition de cette bouée. Pas retrouvée depuis.

Bouée-espar, de 60 pieds, du Rocher à la Cloche.

Cette bouée est disparue le 19 avril 1895. Non retrouvée depuis.

Bouée-baril en fer, n° 1, 5 pieds de diamètre du Portugais.

Cette bouée a été entraînée à la dérive le 19 avril 1895 et s'est brisée sur les rochers.

Tête du Rocher.

La bouée-baril n° 1, en fer, est allée à la dérive le 19 avril 1895, et a été remorquée au rivage par des pêcheurs à l'Anse-à-l'Ours; la cage et l'ancre étaient perdues, et la bouée a été considérablement endommagée par les roches.

Automatique—Lunenburg.

8 décembre 1895.—On a trouvé cette bouée crevée dans le fond, par suite d'un abordage.

Les Sœurs—Bouée à cloche.

Le 13 février 1895, on a fait rapport que cette bouée était en dérive. Elle a été recueillie par un remorqueur au large de la Tête de Mars; mais il y a eu perte de 33 brasses de chaîne et de la pierre d'ancrage.

Bouée automatique du Rocher Blonde.

Cette bouée a chassé de son mouillage le 19 avril 1895, a été recueillie par le capitaine Ansel Snow, et ramenée à Yarmouth. Le capitaine Snow a produit une réclamation de $450. Après examen de cette réclamation, le ministère a offert au capitaine et à l'équipage du *Norwood*, pour la régler, une somme de $250; M. Pelton, l'avocat du capitaine Snow, a reçu notification de la décision prise au ministère, et les sauveteurs l'ont acceptée.

Le 24 avril 1895, le steamer *Lansdowne* a placé cette bouée au point voulu, où elle est mouillée dans sept brasses d'eau et retenue par un nouveau câble en fer et trente-huit brasses de nouvelle chaîne d'un pouce et quart, et une pierre de granit pesant 5,000 livres.

Bouée à cloche du récif de Jean.

La bouée a été relevée par le steamer *Lansdowne*, le 13 décembre dernier, et remplacée par une autre bouée retirée du chenal de Yarmouth, laquelle fut ratissée, peinte et marquée. On avait de plus examiné avec soin lescâbles d'attache et ceux-ci étaient en bon état. On a mouillé cette dernière dans 22 brasses d'eau à 1¼ mille, direction S.-O. Longueur de la chaîne, 45 brasses; poids de la pierre, 4,000 livres.

Le 17 mai 1895, le steamer *Lansdowne* a placé une nouvelle bouée sur le récif, à l'endroit voulu ; elle est retenue au moyen d'une chaîne d'un pouce et quart, longue de 45 brasses, et d'une pierre de granit pesant 4,000 livres. On a tiré à bord l'ancienne bouée et ses attaches, et on l'a débarquée à Saint-Jean.

Bouée automatique de Lurcher.

Le 13 décembre, le steamer *Lansdowne* a enlevé cette bouée et l'a remplacée par une autre prise à Saint-Jean, et mouillée dans 13 brasses d'eau, avec 45 brasses de nouvelle chaîne d'un pouce et quart, et une pierre de granit pesant 5,000 livres. Elle se trouve à ⅓ de mille à l'ouest de la batture. Le 14 mai 1895, le steamer *Lansdowne* a remis dans l'endroit requis la bouée automatique de Lurcher ; elle est retenue par une chaîne d'un pouce et quart, mesurant 45 brasses, et par sept brasses de câble de fer. On a tiré à bord la vieille bouée avec ses attaches; celle-ci a été ratissée et peinte afin de servir comme bouée automatique pour le S. O. de Yarmouth.

Bouée à cloche du récif du Nord-Ouest.

Le 7 décembre dernier, le steamer *Lansdoune* a enlevé cette bouée et l'a remplacée par une autre prise à Saint-Jean et mouillée dans 15 brasses d'eau, à 400 verges N.-N.-O. ½ O. du rocher Nord-Ouest, avec une nouvelle chaîne de 45 brasses de longueur et une pierre de granit pesant 5,000 livres.

La bouée enlevée a été ratissée, peinte et marquée, pour la batture de la Trinité.

La bouée du récif du Nord-Ouest a de nouveau été relevée par le *Lansdowne* le 10 mai 1895, et remplacée par une autre prise à Saint-Jean et mouillée dans 15 brasses d'eau, avec 45 brasses de chaîne d'un pouce et quart, et une pierre de 4,000 livres, à un point situé à 400 verges N.-N.-O. ½ O., au large du rocher du N.-O. La vieille bouée a été ratissée et peinte, et sera placée sur le récif de Jean.

Bouée-baril du Vieux.

Cette bouée a été relevée par le *Lansdowne*, ratissée, peinte et marquée en lettres. Les attaches ont été examinées. On l'a trouvée en bon état, et elle a été placée dans une bonne position le 13 décembre dernier

Le 26 avril 1895, le *Lansdowne* a placé au bon endroit une nouvelle bouée-baril, en se servant, comme attache, de la vieille chaîne, que l'on a trouvée en très bon état. Elle est longue de 15 brasses et est d'un pouce de diamètre, reliée à une pierre de granit pesant 2,000 livres.

Bouée-baril du récif de Pease.

Les 12 et 13 décembre dernier, le steamer *Lansdowne* s'est rendu à la bouée-baril du récif de Pease dans le but de l'examiner, mais dans ces deux

circonstances, par suite d'une mer très houleuse et d'un gros vent, la bouée n'a pu être relevée, mais elle était toujours au bon point et apparemment en bon état. Le 26 avril dernier, on a placé au large de la chaîne une nouvelle bouée-baril en fer, retenue par une nouvelle chaîne de 15 brasses et une pierre pesant 2,000 livres.

Bouée-baril du Roaring Bull.

Cette bouée a été relevée par le steamer *Lansdowne*, ratissée, peinte et marquée. On a examiné ses attaches avec soin. Comme la pierre qui la retenait s'est détachée de la chaîne au moment où l'on a tenté de la retirer de la boue, on l'a remplacée par une autre, et la bouée a été remise en place, où elle est retenue par une chaîne de 35 brasses et un bloc de granit de 1,800 livres. Ceci a eu lieu le 13 décembre dernier.

Le 24 avril 1895, le *Lansdowne* a placé une nouvelle-bouée baril à l'endroit voulu, et a pris à bord la vieille bouée et ses attaches. La nouvelle bouée est retenue par une chaîne de trois quarts de pouce, longue de 20 brasses, et un bloc de granit de 2,000 livres.

Bouée à cloche de la Batture de la Trinité.

Cette bouée a été enlevée par le *Lansdowne*, le 13 décembre, et remplacée par une autre bouée venant de la chaîne du Nord-Ouest. Celle-ci est mouillée dans huit brasses, avec une chaîne d'un pouce et quart, longue de 45 brasses, et une pierre de granit pesant 4,000 livres, dans la position suivante: O. par N. ½ N., à 600 pieds de la chaîne ou batture. La vieille bouée a été mise dans la position voulue pour se diriger vers la bouée à cloche du chenal de Yarmouth.

Le 19 avril, le *Lansdowne* s'est rendue à la batture de la Trinité et y a placé au point voulu une bouée à cloche prise à Saint-Jean. La vieille bouée et ses attaches ont été prises à bord et ramenées à Saint-Jean.

Bouée automatique S.-O. de Yarmouth.

Cette bouée étant allée à la dérive, a été remplacée le 30 octobre dernier, par le *Lansdowne*, par une autre bouée prise à Saint-Jean et mouillée dans 34 brasses d'eau, au moyen d'une chaîne d'un pouce et quart, longue de 45 brasses, et d'une pierre de granit pesant 4,000 livres, à l'endroit suivant: 10 milles S.-O. par O. ½ O. du phare du cap Fourchu. Sur renseignement obtenu à l'anse Comeau, on a retrouvé à Météghan la bouée perdue et on l'a ramenée à Yarmouth.

Bouée à cloche du chenal de Yarmouth.

Le 13 décembre dernier, le steamer *Lansdowne* a retirée cette bouée et l'a remplacée par une autre prise sur la batture de la Trinité et mouillée dans 10 brasses d'eau au moyen d'une chaîne d'un pouce et quart, longue de 45 brasses, et d'un bloc de granit de 4,000 livres, à l'endroit suivant: 1½ mille E.-N.-E. du Roaring Bull, et à 3⅝ milles N.-E. par N. du cap Fourchu. On a ratissé, peinture et marquée la vieille bouée qui est destinée à Jean.

Cette bouée a été relevée par le *Landsdowne* le 11 mai 1895, et remplacée par une autre prise à Saint-Jean et qui a été mise dans dix brasses d'eau.

Bouée automatique au N.-O. de Yarmouth.

Cette bouée a été enlevée par le steamer *Landsdowne* le 13 décembre dernier et remplacée par une autre prise à Saint-Jean et mouillée dans 22 brasses d'eau, avec une chaîne d'un pouce et quart longue de 45 brasses et une pierre de granit pesant 4,000 livres, à l'endroit suivant: 5 milles de distance N.-O. par O. du phare du cap Fourchu.

Cette bouée a été enlevée par le steamer *Landsdowne* le 11 mai 1895 et remplacée par une autre prise à Saint-Jean et mouillée, à l'endroit requis, dans 22 brasses d'eau, avec une chaîne d'un pouce et quart, longue de 45 brasses, et une ancre en granit pesant 4,000 livres.

ILE DE SABLE.

L'inspecteur des phares a inspecté toutes les stations établies sur l'île. L'agent du ministère a aussi visité l'île dans le cours du mois de mars dernier et a tout trouvé à l'ordre.

Les cinq abris pour poneys, érigés à l'automne et durant l'hiver, ont rendu bon service. On avait envoyé à l'île dix tonnes de foin pressé afin de l'utiliser pendant les plus mauvais temps de mars et d'avril, et nous avons obtenu pour résultat que quatre poneys seulement sont morts durant l'hiver.

On a mis en vigueur un nouveau règlement pour la patrouille de l'île. Le voici:—

Règles à observer par les patrouilles de l'île de Sable.

1. Dans les temps de brume ou de brouillard, les patrouilles devront deux fois par jour parcourir les rivages et les barres de l'île de Sable, savoir, de bonne heure le matin et tard dans l'après-midi.
2. Le matin, les hommes de patrouille quitteront leurs stations pas plus tard qu'à la lumière du jour—dès la première aurore sera mieux.
3. L'après-midi, ils commenceront leur patrouille assez tard de manière à ne revenir à leur poste qu'à la tombée de la nuit.
4. Chaque homme de patrouille devra prendre note et faire rapport de l'heure du soir à laquelle il a remarqué que l'on a allumé les phares de l'est et de l'ouest; de même, chaque jour, pour l'heure à laquelle ces phares ont été éteints le matin.
5. Les patrouilles de l'est et de l'ouest devront à chaque voyage s'avancer sur les barres aussi loin que celle-ci sont à sec.
6. Chaque homme de patrouille devra, sans délai, à son retour au poste, faire au surintendant rapport de tous les détails observés pendant sa course.
7. Chaque homme de patrouille devra porter attaché par une courroie à son épaule, dans un bidon bien couvert, une bouteille plate contenant du lait frais et chaud destiné aux naufragés qu'il pourra rencontrer dans son parcours.

Wm. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

Dans le cours de l'hiver dernier et de cet été, il n'y a pas eu de naufrages, ni d'accidents sérieux, ni d'incidents remarquables.

On a complété les préparations nécessaires pour communication téléphonique entre les stations secondaires et la station principale, ainsi qu'entre elles toutes.

Des charpentiers, aidés du personnel de l'île, ont terminé les réparations aux bâtiments des stations nos 1 et 3.

Chevaux sauvages.—On a expédié de l'île cinquante-un poneys.

Airelles.—On a expédié trente-deux barils d'airelles.

ILE SAINT-PAUL.

Dans le cours du mois de février dernier, une forte tempête a enlevé environ 30 pieds du plan incliné des chaloupes à la station principale, et a aussi causé quelque dommage à la résidence du phare Nord-Est. Le *Newfield* y a débarqué des ouvriers et des matériaux afin de réparer les dommages. On a peinturé tous les bâtiments.

STATIONS DE SAUVETAGE.

M. Alfred Ogden, qui envoie ses rapports directement à Ottawa, a inspecté toutes les station de sauvetage dans cette division.

SIGNAUX DE BRUME.

Cap Race.

On a fourni cent cinquante tubes de chaudière à vapeur.

Cranberry Head.

La chaudière à vapeur a été munie d'une soupape de sûreté, et l'on a ajouté une coulisse à la trompette afin de prévenir l'introduction de l'eau de pluie.

Ile Cross.

On a muni la chaudière à vapeur de nouveaux tubes et d'une soupape de sûreté à clapet. On a tamponné sept trous dans la chaudière. On a ajusté à là trompette un nouveau tube à vapeur, et changé la position du tuyau de vidange. On a réparé le tuyau alimentaire reliant le réservoir à l'injecteur. On a muni la trompette de trois nouvelles lames.

L'alarme se fait maintenant entendre par sons distincts de 20 secondes de durée, à chaque minute et demie, au lieu de 10 secondes comme avant.

Shelburne.

On a enlevé et changé une partie du principal tuyau de la vapeur allant du sommet du dôme au côté, et muni la chaudière à vapeur d'une nouvelle soupape de sûreté à clapet. On a posé un nouveau tuyau de vidange. On a examiné et rajusté les robinets, enlevé les anciennes cornières que l'on a remplacées par des nouvelles. On a changé la position des joints du nouveau trou d'homme, que l'on a remonté de 12 pouces, et nettoyé la chaudière.

Cap Sable.

On a soulevé la chaudière à vapeur, radoubé les quatre coins et ajusté de nouveau sept supports à la partie inférieure. On a fait et posé dans le fourneau quatre nouveau supports. Enlevé et remplacé un rivet dans l'un des supports de la chaudière. Resserré tous les joints et replacé la chaudière sur ses supports.

Yarmouth.

On a muni les chaudières à vapeur de quatre soupapes de sûreté à clapet, et fourni soixante-huit pieds de tuyau d'aspiration avec raccordements. On a fourni un registre et une jauge automatique. On a ajusté un nouveau tube, radoubé quatre joints dans le fond et cimenté les supports de la chaudière de droite.

Cap d'Or.

On a débarqué à cette station une nouvelle chaudière à vapeur que l'on mettra en place aussitôt que la saison des brumes sera finie.

Scattarie.

On mettra en place une nouvelle chaudière à vapeur, que le *Newfield* y a transporté, aussitôt que la saison des brumes sera passée; en même temps, on réparera la résidence, y compris une nouvelle toiture.

DIVISION DES PHARES DU NOUVEAU-BRUNWICK.

Cette division comprend tous les phares et les autres aides pour la navigation, se trouvant dans les limites de cette province, tant dans la baie de Fundy que sur le golfe Saint-Laurent. Le vapeur *Landsdowne*, sous la direction de l'agent de la division du Nouveau-Brunswick, s'occupe aussi des grandes bouées que le gouvernement maintient sur la côte de la baie de Fundy qui se trouve dans la Nouvelle-Ecosse, mais pour les autres fins, elles sont sous le contrôle de l'agent de la Nouvelle-Ecosse.

Dans le cours de l'année dernière, M. J. H. Harding, qui, depuis octobre 1871, avait été agent du ministère pour la province du Nouveau-Brunswick, a été mis à la retraite, et la division a été mise sous le contrôle de M. F. J. Harding, jusqu'alors premier commis et comptable de l'agence, et l'on a nommé M. John Kelly inspecteur des phares.

Il y a dans cette agence 117 phares et 12 sifflets de brume; le personnel comprend 87 gardiens de phares, douze mécaniciens et dix aides, en tout 109 employés dans l'agence.

AIDES NOUVELLES POUR LA NAVIGATION, ET AMÉLIORATIONS DES AIDES DÉJÀ EXISTANTES.

Phare de Gagetown.

On a érigé un phare à l'embouchure de la crique de Gagetown, sur la rive ouest de la rivière Saint-Jean. Il a été mis en opération à l'ouverture de la navigation au printemps.

La lumière est fixe, blanche, et se trouve à 53 pieds au-dessus du niveau ordinaire de la rivière. Le phare est bâti sur une jetée et se compose d'une tour pyramidale carrée, en bois, peinte en blanc, surmontée d'une lanterne carrée, en bois, peinte en rouge. Sa hauteur, depuis le dessus de la jetée jusqu'à la girouette sur la lanterne, est de 47 pieds. La lumière sert à guider les vaisseaux entre Jersey et l'île Musquash, et à indiquer le changement de course de la rivière à Buzzas.

A la suite de l'érection de ce phare, on a discontinué définitivement la lumière jusqu'alors maintenue à No-Man's-Friend ou Buzzas, cette dernière n'étant plus requise. La charpente à claire-voie de l'ancienne lumière ne pouvant plus être réparée, et un renouvellement complet étant devenu nécessaire, on en a profité pour choisir un meilleur emplacement, et l'on a érigé le phare de Gagetown, sur le côté ouest, lequel indique la route en aval et en amont à la fois.

Phare d'Oromocto.

Le mât-feu qui se trouvait à l'extrémité du débarcadère à Oromocto, sur la rivière Saint-Jean, étant devenu si pourri qu'il était nécessaire de le renouveler, on en a profité pour transporter le feu à un point où il put servir en aval et en amont de la rivière, et, en même temps, l'améliorer en érigeant une tour fermée au lieu d'une lanterne peu sûre portée par un mât.

Le nouveau phare se trouve sur un terrain bas, sur la rive de la rivière, à 1,224 pieds S.-E. par E. ¼ E. de l'emplacement de l'ancien feu.

Le nouveau phare a été mis en opération le 1er octobre 1895. La lumière est fixe, blanche, à 52 pieds au-dessus du niveau ordinaire de la rivière, et doit être visible en descendant la rivière jusqu'à la courbe à l'île du Milieu, en remontant le courant jusque vers l'embouchure de la rivière Oromocto, et en remontant la rivière Saint-Jean dans la direction de Frédéricton. L'appareil est dioptrique du septième ordre.

La tour est bâtie sur une jetée. C'est une construction pyramidale, carrée, en bois, peinte en blanc, surmontée d'une lanterne en bois, carrée, peinte en rouge. La hauteur depuis le dessus de la jetée jusqu'à la girouette de la lanterne est de 47 pieds.

Les vaisseaux qui remontent peuvent se diriger sur le phare aussitôt qu'ils ont dépassé la batture de l'île du Milieu, en gouvernant O. par S. ½ S., et continuer cette course jusqu'à ce qu'ils aient passé la pointe sud de l'île Oromocto; ensuite ils doivent se tenir avec la lumière du phare à bâbord, et suivre la direction de l'île Oromocto, en plein chenal, jusqu'à ce que le phare d'Oromocto se trouve en poupe et le phare de Wilmot Bluff en avant, alors qu'ils se dirigent vers cette dernière en allant N.-O. ½ N. Les vaisseaux qui descendent n'ont qu'à prendre l'inverse des indications ci-dessus.

Feux d'alignement du chenal nord de Shédiac.

On a mis en opération le 29 août dernier deux feux d'alignement temporaires établis sur le rivage à la pointe du Chêne, dans la baie de Shédiac, et destinés à guider les vaisseaux qui entrent dans le port de Shédiac par le chenal au nord et à l'ouest des récifs Zéphyr et Médée. Ils serviront surtout aux vapeurs de l'Ile du Prince-Edouard.

Le mât au haut duquel on hisse la lanterne antérieure d'alignement se trouve à la partie la plus au nord de la pointe du Chêne, à 349 pieds du bord de l'eau, et à 20 pieds de hauteur. A sa base se trouve un hangar peint en blanc.

Le feu est fixe, rouge, à 32 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute et doit être visible à sept milles dans les limites d'un axe limité sur chaque côté de l'alignement. La lumière provient d'une lanterne tubulaire munie de lentilles en verre pressé.

Le mât postérieur est à 602 pieds S.-O. par S. du précédent et a 28 pieds de hauteur, avec hangar peint en blanc à sa base. La lumière est semblable à la précédente, à 38 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute et devrait être visible sur une distance de sept milles.

Pour entrer dans le havre de Shédiac par ce chenal, les vaisseaux doivent mettre le cap sur la lumière de la pointe Cassie jusqu'à ce que ces deux lumières rouges soient en ligne avec course S.-O. par S. et se tenir dans l'alignement de ces deux lumières jusqu'à ce qu'ils atteignent l'alignement des lumières de l'île Shédiac, et

prendre alors pour course O. par N. $\frac{1}{8}$ N.; de même qu'en entrant par le chenal du sud, ils se tiennent dans l'alignement des lumières de l'île de Shédiac, jusqu'à ce qu'ils arrivent au point où ils ont amené en alignement les lumières du quai du chemin de fer de la Pointe-du-Chêne.

Feux d'alignement de l'île Shédiac.

Le 1er octobre 1895, les feux d'alignement de l'île Shédiac, dans le détroit de Northumberland, ont été améliorés en remplaçant par des tours formées les deux mâts qui jusqu'alors portaient les feux. L'un de ces mâts n'était que temporaire, ayant été substitué au mât permanent antérieur, avec plate-forme élevée, qui avait été détruit par la foudre en juillet 1892.

La tour d'avant se trouve dans l'alignement des mâts, à 72 pieds E. par S. $\frac{1}{8}$ S. de la position de l'ancien mât postérieur d'alignement. Elle est carrée, pyramidale, construite en bois, surmontée d'une lanterne carrée, en bois, et mesure 37 pieds de hauteur depuis sa base jusqu'à la girouette qui domine la lanterne. La tour est de couleur blanche jusqu'à la lanterne; celle-ci est rouge.

La lumière est fixe, blanche et dioptrique, à 36 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute, et est visible jusqu'à une distance de 11 milles dans les limites d'un petit arc s'étendant sur chaque côté de l'alignement. Dans la direction du sud, elle est aussi visible dans la havre.

La tour d'arrière se trouve près du rivage intérieur de l'île, à une distance de 619 pieds O. par N. $\frac{1}{8}$ N. de la nouvelle tour d'avant. Elle se trouve dans l'ancien alignement. La tour elle-même et la lumière sont semblables à ce que nous avons décrit au sujet de la lumière d'avant, excepté que la tour a 47 pieds de hauteur et que la lumière est 52 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute—et est visible à 12 milles dans le prolongement de l'alignement.

RÉPARATIONS AUX STATIONS EXISTANTES.

Phares-balises de Saint-Jean.

On a posé vingt-sept nouvelles marches pour monter aux lumières. On a enlevé six poteaux détériorés et on les a remplacé par de nouveaux poteaux qui ont été solidement assujettis à la base, et l'on a consolidé la rampe de fer allant du sommet à la base, au moyen de crampons et de boulons. On a réparé la rampe en bois autour de la plateforme. On a placé de nouvelles marches depuis le poteau inférieur jusqu'à cinq pieds du sommet. Le gardien, aidé d'un aide pendant 15 jours, a fait ces réparations.

Anse Anderson.

Le 21 novembre 1895, une tempête a enlevé l'extrémité de la jetée ainsi que le phare qui s'y trouvait. En attendant que l'on reconstruise la jetée et la tour, on maintiendra une lumière portée par un mât.

Phare du havre au Castor.

Le toit du bâtiment contigu à la cuisine a été recouvert en bardeaux et on a posé un nouveau prélart sur la plate-forme de la lanterne. On a recrépi la cuisine et les chambres; coût, $10. On a réparé les lampes de la lanterne.

On a réparé le plan incliné des chaloupes endommagé par la tempête de février.

Feux d'alignement du débarcadère de Belle-Isle.

On a transféré au nouveau mât-feu au débarcadère et bien assujetti les ferrures du vieux mât.

Sifflet de brume de la Grande Ile aux Canards.

La chaudière à vapeur a été réparée; on lui a posé deux jeux de tubes et une pièce. Ouvrage fait par des mécaniciens envoyés à cette fin.

Ile Bliss.

On a réparé le pont reliant la résidence au phare. On a peinturé les planchers de la résidence ainsi que la boiserie, et les chambres ont été peinturées et blanchies à la chaux. On a réparé et peinturé la chaloupe.

Pointe du Pont.

Ce phare, sur la rivière Saint-Jean, a été transporté à une distance de 200 pieds au nord de son ancienne position. Il se trouve maintenant plus près du bord de l'eau et de la pointe, de l'aval comme de l'amont de la rivière; on le verra plus facilement parce que la vue en sera moins obstruée par les arbres, et en même temps il sera plus près du chenal qu'il ne l'était dans son ancienne position.

L'ouvrage a été donné à l'entreprise à M. John Dow Brydges. Coût, $24.

Phare du Cap Jourimain.

Les réparations ont été faites sous la surveillance de M. Milton Walsh, contre-maître au service de l'agence de l'Ile du Prince-Edouard. On a enlevé les anciennes soles de la tour et on les a remplacées par de nouvelles. On a enlevé le plancher d'en bas et on a posé de nouveaux soliveaux et de nouvelles planches. On a fait des fondations nouvelles en y employant la pierre des vieilles fondations. Les tirants des supports ont été enlevés et on a muni de liens en fer chacun des huits poteaux corniers de la tour, biens assujettis dans les fondations. Ces liens en fer et le pied des poteaux ont été assemblés au moyen d'écrous. Les murs de l'appentis-cuisine contigu à la résidence ont été doublés en bardeaux et on a creusé un puits dans la cuisine.

On a réparé la clôture autour du terrain, en y plaçant douze nouveaux poteaux en pierre, de nouvelles planches et lisses où c'était nécessaire, et l'entrée sur le terrain a été munie d'une nouvelle barrière. On a aussi placé une nouvelle porte dans la résidence.

On a entouré le jardin d'une nouvelle clôture de six pieds de hauteur.

Phare du Cap-Spencer.

On a érigé, sur le côté est de la demeure, une nouvelle cuisine mesurant 21 x 16 pieds. Coût, $72, dont le ministère a contribué $40.

Phare de Caraquet.

On a fourni une nouvelle chaloupe; coût, $24, ainsi qu'une nouvelle porte; coût, $3.

Phare de Dalhousie.

On a jointoyé au ciment la fondation en pierre, ainsi que les marches de la tour, et posé un nouveau plancher dans la tour.

Phare de la Pointe Fanjoy.

Le gardien de cette station a fait beaucoup d'ouvrage, consistant dans l'abattage d'arbres et dans le nettoyage du terrain autour du phare.

Phare de la pointe de Fort-Jolly.

Aucune réparation n'a été faite durant l'année. La grue a été réparée au prix de $7.

Phare de Garnet Rock.

En octobre 1894, le menuisier Ross et le forgeron Lewis ont érigé une plate-forme de 12 x 14, à l'extrémité sud de la station, fixant cette plate-forme au roc avec des boulons en fer, sur laquelle ils ont construit un bâtiment de 5 x 6 pour l'appareil électrique de tir qui fonctionne bien maintenant. Les pilotes et les capitaines de navires font de grands éloges de ce nouvel appareil.

Phare du Lac aux Oies.

Où c'était nécessaire on a placé des broussailles autour de la clôture pour empêcher le vent de balayer le sable.

Sifflet de brume de Grand-Manan.

Le chemin entre les glissoires à houille et le rivage a été réparé. De nouvelles portes ont été faites pour le hangar au charbon sur le rivage. Les tuyaux ont été examinés. De nouveaux tubes ont été posés dans la chaudière. On a peinturé les chaudières, la machine, la cheminée et les tuyaux à vapeur. Les murs extérieurs et le toit de la maison du sifflet ont été peinturés et l'intérieur a été blanchi à la chaux. La clôture a été reconstruite et le hangar au charbon a été blanchi à la chaux, ainsi que le toit.

Phare de Green Head.

Une partie du mât a été renouvelée. Une nouvelle maison a été construite pour la lanterne et un nouvel escalier a été posé. La main-courante conduisant à la lanterne a été réparée. Le bâtiment a été peinturé et la lanterne réparée. On a fait l'examen d'un endroit avant d'y construire une meilleure tour pleine.

Sifflet de brume et phare de la Meule.

La chaloupe a été peinturée. De nouveaux tuyaux ont été posés pour réunir les réservoirs. On a fourni une nouvelle chaîne pour l'ancre. On a réparé le plancher de la maison des machines. Le gardien a fait tous ces ouvrages.

Sifflet de brume de Latête.

Dans le cours de l'année des clôtures ont été construites, et l'endroit généralement amélioré. Le plancher du hangar au charbon a été solidement réparé au moyen de nouvelles soles et de madriers. Le magasin à l'huile de la chambre

de la machine a été séparé avec du bois assorti et proprement peinturé, ce qui en fait un endroit propre et commode pour garder les approvisionnements de la machine.

Phare et sifflet de brume de l'Ile aux Phoques, Machias.

Des tubes neufs ont été posés à la chaudière, qui a été rapiécée. Le ciel du foyer a été enlevé et rapiécé, et la machine a reçu les réparations nécessaires. Il faut renouveler les tubes ici tous les quatre ou cinq mois, à cause de l'action de la nature de l'eau qu'on emploie dans la chaudière. Toutes les machines ont été réparées et sont maintenant en bon état.

La grange a été recouverte en bardeaux sur le côté nord du toit, et les tuyaux et gouttières réparés.

De nouveaux piliers en briques ont été placés sous le phare du sud et un nouveau pilier en brique et en pierre sous le poteau de la lanterne au centre du phare du nord, sur une hauteur d'environ sept pieds. Le tramway a aussi été réparé.

Phare de Midjic Bluff.

Le mur de pierre a été réparé et blanchi à la chaux, et les arbres qui obstruaient la lumière ont été ébranchés.

Phare et sifflet de brume de Miscou.

Le mouvement d'horlogerie du phare tournant a été réparé ainsi que le bâtiment. La lanterne a été peinturé à l'intérieur et à l'extérieur ainsi que la chaudière et la machine. Tout l'ouvrage a été fait par le gardien et la station est en bon état. Il y a aussi à ce phare une station de télégraphe et un sifflet de brume.

Phare de l'île du Milieu.

Cette bâtisse a été complétée. Quatorze dollars ont été alloués pour le plâtrage des chambres.

Phare de Negro Town Point.

La fondation sous la tour, faisait partie du brise-lames, a été réparée par le département des travaux publics, et toutes les réparations ont été faites par le gardien.

Néguac.

Le feu d'alignement de devant sur le quai de Néguac a été élevé de dix pieds et la lumière a été changée de blanche à rouge. La lumière est projetée comme auparavant d'une hauteur hissée sur un mât à 28 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes, et la balise en tringles est peinturée en blanc au lieu d'en rouge. Un hangar à la base du mât est également peinturé en blanc.

Tracadie-Nord.

Des changements répétés et sérieux dans le déplacement de la batture de sable en dehors du goulet de Tracadie-nord ont causé beaucoup d'embarras au département et ont nécessité des changements répétés dans la direction des feux d'alignement à l'entrée.

En 1894 on a établi des feux d'alignement sur le côté nord du goulet. En mai de cette année l'alignement de ces feux a été modifié, et en septembre tout l'aligne-

fut changé de nouveau, parce que le chenal à travers la batture, qui était indiqué par les feux d'alignement, sur le côté nord, s'étant rempli et un nouveau chenal plus direct s'étant formé plus au nord. Comme ce nouveau chenal offre de bien meilleure eau et est beaucoup plus court que l'ancien, les bouées et les phares ont été arrangées de nouveau pour diriger comme suit:

Les feux d'alignements sur le côté nord du goulet ont été éteints.

La bâtisse de devant de cet alignement a été transportée sur le côté nord du goulet et a été placée de manière à former un alignement avec le phare principal pour conduire par le chenal à travers la batture. Elle se trouve maintenant à 109 pieds S.-E. par E. ½ E. du phare principal dans la tour. C'est, comme jusqu'à présent, un feu blanc, exhibé d'une lanterne hissée sur une perche de 20 pieds de hauteur, ayant à sa base un petit hangar peinturé en blanc. Le feu se trouve à 24 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible de 6 milles. La lanterne est une lanterne tubulaire munies de lentilles en verre pressé.

La bouée-baril rouge qui autrefois indiquait l'extrémité extérieure du chenal le plus au sud a été transporté vers le nord pour indiquer ce nouveau chenal. Elle est maintenant mouillée dans cinq brasses d'eau sur le bord extérieur de la batture à l'endroit où les navires devraient la passer et prendre la ligne des feux d'alignement, et se trouve située au S.-E. par E. du phare principal. Pour marquer le chenal sur la batture, on a placé trois bouées-espars rouges au tournant sur le côté nord du chenal, et une bouée-espar noire et une bouée-baril rouge sur le côté sud. Une bouée-espar rouge est aussi mouillée sur la pointe est de la Batture de Sable en dedans du goulet vers le sud-ouest de la tour du phare principal. Le chenal se trouve entre cette bouée et le phare.

Les navires entrant dans le goulet devraient avoir les deux feux en alignement et pointer N.-O. par O. ½ O., jusque près de la bouée-baril intérieure, puis ils devraient pointer nord par ouest autour de l'extrémité sud en la rasant de près et en quittant le feu à bâbord, ce qui les amènera en devant de la plage et hors de danger.

Le pilier sous le feu d'alignement extérieur a été reconstruit.

Le 19 octobre 1895, une étincelle du steamer *Hampstead* mit le feu au quai de Palmer, sur la rivière Saint-Jean. Un gros vent soufflait dans le moment et le feu avait fait beaucoup de progrès avant d'être aperçu; le phare a été brûlé, le gardien n'ayant pu sauver que la lanterne, l'huile et les réservoirs d'huile. Le feu a été maintenu jusqu'à la fin de la saison de navigation au moyen d'une lanterne tubulaire hissée sur un mât.

On est à étudier la question d'un meilleur endroit pour reconstruire le phare, vu qu'on a reçu des recommandations d'installer le phare sur le nouveau quai du gouvernemant, et une pétition demandant qu'au lieu de laisser reconstruire le phare sur la pointe Palmer, le nouveau devrait être installé à la pointe Van Wart, sur le côté ouest de la rivière.

Sifflet de brume à l'île des Perdrix.

La station a été peinturée et blanchie à la chaux de fond en comble à l'intérieur. Le manomètre a été enlevé de devant la chaudière et placé à un endroit où il ne fumera pas comme auparavant.

On a enlevé le carreau en brique pour pouvoir réparer le tuyau de décharge en cuivre. Il y a eu dix jours d'ouvrage à la station à part l'ouvrage fait par le gardien.

Feu de la Baie de Passamaquoddy.

Un nouveau poteau a été ajouté en arrière de l'escalier, pour empêcher la mer d'emporter les marches et pour les consolider. Sept longues traverses ont été posées sous la maison, et une main courante autour de la plate-forme en partie reconstruite avec des matériaux neufs. Deux nouvelles courbes ont été installées pour les daviers. Le réservoir à l'huile et la maison ont été peints, ainsi que l'extérieur de la cuisine et la main-courante.

Le plafond, et la maison, le caisson et l'ouvrage en chevalets ont été blanchis à la chaux, et l'intérieur de la lanterne a été peinturé.

Un nouveau plancher a été posé dans la cuisine, les deux côtés de la cuisine ont été couverts en bardeaux, et à une extrêmité on a mis du gros papier sous les bardeaux. La plate-forme a aussi été réparée.

Les chaloupes ont été réparées et peintes.

Feu de la Pointe aux Pois.

Un nouveau verre de lanterne a été posé, les murs et la boiserie des deux chambres ont été peints, et les plafonds de quatre chambres blanchies à la chaux. L'escalier conduisant à la remise à l'huile a été réparé ainsi que la remise à l'huile. Les réservoirs ont éte nettoyés et peinturés. Tous les bâtiments extérieurs ont été blanchis à la chaux.

Sifflet de brume de la pointe Lepreau.

On a posé quatre nouveaux tirants en fer de $\frac{3}{4}$ de pouce sur le tuyau à vapeur et le tuyau de cheminée. Les chaudières ont été peintes et les machines ont reçu toutes les réparations nécessaires. On a aussi posé de nouveaux tubes dans les chaudières, et deux soupapes qui coulaient ont été remplacées par des neuves.

Un nouveau toit en grosse toile a été posé sur la partie plate de la chambre de la machine, et le toit réparé avec des bardeaux autour des tuyaux à vapeur. On a aussi posé un nouveau collier au tuyau à vapeur.

L'ouvrage en brique à l'intérieur de la chambre de la machine a été blanchi à la chaux jusqu'à une hauteur de six pieds, et le mur a été peinturé jusqu'au plafond.

Le plafond, en planches assorties, a également été peinturé.

On a fait une nouvelle porte pour le hangar au charbon. Une nouvelle clôture a été construite le long du rivage, à la maison d'habitation.

Feu et signal de la Pointe Lepreau.

La grue a été réparée et peinturée pour une somme de $4.

La chaloupe a été réparée et peinturée. Les réparations, y compris le transport à et de la boutique, se sont élevées à $13.

La grange a été couverte en bardeaux et réparée.

Feu de l'île du Portage.

Ce phare a été réparé par M. Peter Drummond, qui a placé 7 nouvelles soles, 12 nouveaux poteaux, un nouveau cadre de porte et une porte, et couvert la bâtisse en bardeaux, en mettant du papier sous les bardeaux et de l'écorce de bouleau sous le chambranle des angles. Il a également construit une nouvelle plate-forme. Les fondations ont été reconstruites avec des matériaux neufs, à l'exception d'une sole

qu'on a trouvé saine. Cet ouvrage a été fait par soumissions au prix de $150. Outre cette somme, l'entrepreneur demanda un supplément et on lui accorda $25 en règlement complet de sa réclamation.

Une nouvelle plate-forme a été construite autour de la maison, au prix de $80.

La maison a été peinturée sur trois côtés ainsi que le porche.

Le phare a aussi été peinturé à trois couches où les bardeaux étaient neufs.

La lanterne a été peinturée à l'intérieur et à l'extérieur, deux verres ont été enlevés et replacés. Le gardien peinture lui-même la maison, la tour du fort et la lanterne.

Feu de Preston Beach.

Ce feu d'alignement de devant qui a été détruit par le feu le 6 juin 1894, a été réparé et peinturé. Une nouvelle maison a été bâtie et le plancher posé, et une nouvelle main-courante a été posée au prix de $17.60. La lanterne a été réparée pour $7.

Sifflet de brume de Quaco.

Des tubes ont été posés au complet dans la chaudière. Celle-ci a été exhaussée et sept pièces ont été posées dans l'intérieur du foyer, les pièces étant fixées par des boulons taraudés. La chaudière a alors été éprouvée et trouvée satisfaisante. L'ancienne cheminée a été démolie et une nouvelle construite; de nouveaux étais ont été posés.

L'ouvrage en brique sous la chaudière a été refait avec de nouveaux matériaux. La cheminée, l'ouvrage en brique, etc., ont été peinturés, ainsi que l'intérieur de la maison.

Quai du chemin de fer et phare du débarcadère de Moffat.

La bâtisse sur le quai du chemin de fer est en bon état. Le feu d'alignement sur le quai Moffat a été transporté par M. Kilgour Shives, au prix d'environ $25, à une distance de 229 pieds, et a été solidement fixé.

Plage du sud de Richibouctou.

On a amélioré l'alignement des feux sur la plage sud, à l'entrée du havre de Richibouctou, en plaçant la tour du feu de derrière à une distance de 112½ pieds au sud de l'ancien feu.

Les deux feux en alignement conduisent à travers les meilleures eaux dans le chenal Albion, avec une profondeur de 9 pieds à l'extrême eau basse sur la batture.

Le feu d'alignement a été construit et terminé par M. Allen Haynes, au prix d'environ $100.

Feu de Richibouctou.

Le bâtiment a été parfaitement nettoyé, et la clôture autour de la bâtisse réparée. On a aussi posé une nouvelle barrière, et le terrain a été labouré et semé en herbe. Le gardien a fait tous ces travaux.

Pointe de Sable.

On a fait un examen de ce phare de rivière dans le but d'acheter le terrain nécessaire pour la construction d'une nouvelle tour fermée pour remplacer la construction actuelle à claire-voie On a eu de la difficulté à obtenir ce terrain, parce que le propriétaire était absent du pays.

Tracadie-Sud

La bâtisse du feu d'alignement de devant à cette station a été, en septembre 1895, placée à 80 pieds au nord-est, pour convenir à un changement dans le chenal au-dessus de la batture qui se trouve en dehors du goulet de Tracadie-sud.

La tour de devant se trouve maintenant à 276 pieds au S.-E. par S. $\frac{3}{4}$ S. du feu de derrière, et les deux feux en alignement conduisent à partir du détroit au N.-O. par N. $\frac{3}{4}$ N. à travers le chenal dans la batture.

Feu du Sud-Ouest.

Des réparations ont été faites à la grange et à la clôture ainsi qu'au hangar, qui ont tous été blanchis à la chaux. Une nouvelle cheminée a été construite. Des tirants neufs ont été posés au mât de pavillon du sud, les vieux s'étant brisés dans la tempête du 26 janvier 1895. L'intérieur du logement a été réparé ainsi que le chemin conduisant au phare.

Feu de Swallow-Tail.

Le côté sud du toit de la cuisine a été réparé. On a aussi fait quelqnes répara tions à la plate-forme de la grue, rendues nécessaires par les dommages subis dans la tempête du 8 février. On a fait sauter quelques rochers qui étaient tombés sur la ligne de tramway. L'intérieur du logement a été peinturé, et les fenêtres du phare et du logement ont été mastiquées de nouveau et peinturées.

Feu de William's-Landing.

La tour qui avait été emportée par la crue des eaux du printemps en 1894 a été rebâtie par M. James White, au prix d'environ $25, et se trouve maintenant en position.

SERVICE DES BOUÉES.

Bouée de Zephyr Rock.

Une nouvelle bouée-baril a été expédiée à Shédiac pour être placée sur Zephyr Rock.

Bouées du Cap Tourmentin.

Une bouée à cône double et une bouée-cloche ont été expédiées au cap Tourmentin et placées au large du cap par le steamer *Stanley.*

Bouée du Cap Jourimain.

La nouvelle bouée, peinturée en rouge, avec 15 brasses de chaîne de $\frac{3}{4}$ pouce et un poids de quinze cents livres, a été placée sur l'extrémité de la batture de sable qui s'avance du phare du cap Jourimain, à $\frac{1}{4}$ mille N.-E. du cap, dans 46° 69′ 15″ N. de latitude et 63° 45′ 15″ O. de longitude.

Bouée du récif Tourmentin.

La bouée à cloche, avec 20 brasses de chaîne d'un pouce et un poids en granit de 4,000 livres, a été placée au large du récif Tourmentin dans 46° 6′ 50″ N. de latitude, 63° 41' 45″ de longitude.

Bouée à sifflets automatiques.

Le département a acheté de MM. J. McAvity & Sons six bouées à sifflets automatiques, au prix de $219.

Bouée automatique de la Pointe Noire.

La bouée de la pointe Noire a été déplacée par le steamer *Lansdowne* le 31 octobre dernier, et remplacée par une autre bouée, amarrée dans 15½ brasses d'eau, avec 45 brasses de chaîne et un poids en granit pesant 4,000 livres, à sa véritable place, située de l'ile aux Perdrix N ½ O., distance de 3¼ milles ; de la Pointe Mispeck, E. ¾ N., distance 1⅝ mille ; de l'extrémité sud-ouest de l'île Manawagonish, N.-O. par O. 3⅞ milles. Le 29 avril 1895, le steamer *Lansdowne* replaça la bouée automatique de la pointe Noire à sa vraie place.

La vieille bouée et ses amarres ont été prises à bord et débarquées sur le quai du gouvernement.

Bouée à cloche de l'Ile aux Perdrix.

La bouée à cloche a été enlevée le 15 novembre, et après avoir été réparée et peinturée a été installée de nouveau par le *Lansdowne* le 4 décembre 1894. Elle a été de nouveau examinée par le *Lansdowne* le 7 juin dernier.

Bouées de Belle-Isle.

Un contrat pour l'entretien de quatre bouées dans la baie de Belle-Isle, a été passé le 1er mai dernier, pour une période de trois ans, à $45 par année.

Bouées de Bouctouche.

M. Jacob Babineau a signé un contrat avec ce département pour l'entretien de quinze bouées dans la rivière Bouctouche, pour la somme de $42 par année. Le contrat expire le 10 mai 1896.

Bouées du havre du Castor.

Le contrat de M. Philip Hutton pour l'entretien de neuf bouées à cet endroit, a été renouvelé pour une période de trois ans, à raison de $120 par année, c'est-à-dire, pour la même somme que le dernier contrat.

Bouées de la Baie Verte.

Un nouveau contrat a été signé le 13 mai dernier, pour une période de trois ans, avec M. Jared S. Silliker, pour l'entretien de trente bouées à cet endroit, pour une somme de $19 par année, soit $3 de moins que le contrat précédent.

Bouée-baril du récif Chebogue.

Cette bouée a été hissée à bord du steamer *Lansdowne*, grattée et peinturée, les amarres ont été complètement examinées et trouvées en bon état. La bouée a été replacée en position le 13 décembre dernier; et le 15 mai 1895 le steamer *Lansdowne* a installé une bouée-baril neuve en position, amarrée dans 20 brasses d'eau par une chaîne d'un pouce et un poids de granit de 1,800 livres. La vieille bouée et ses amarres ont été débarquées à Saint-Jean, sur le quai de délestage.

Bouées de Dalhousie.

M. Robert McNeill a le contrat pour le placement de neuf bouées dans la rivière Ristigouche, pour $144 par année. Son contrat expire en mai 1896.

Bouées de Dipper Harbour.

Le département a signé un contrat avec M. Robert Ellis pour l'entretien de trois bouées-espars à cet endroit, pour une période de trois ans, à compter du 29 mars 1895, à $15 par année, soit $15 de moins que le contrat antérieur fait avec M. Belmore.

Bouées du Lac Français.

Le contrat de M. Abijah Coakley a été renouvelé pour trois ans, pour l'entretien des bouées entre Indian-Head et l'embouchure de la Petite-Rivière, à $44 par année. Son contrat expire le 4 avril 1898.

BOUÉES DU GRAND LAC.

District de Jemseg.

Un nouveau contrat a été passé le 14 mai dernier avec M. Joshua D. Colwell, pour une période de trois ans, pour l'entretien de treize bouées-espars, d'une station de signaux, et l'entretien en position de cent cinquante jalons dans la ligne du dragueur, pour une somme de $29 par année.

Bouées du Petit Shippigan.

Une convention a été faite le 5 avril dernier avec M. Charles Vibert, pour l'entretion de huit bouées à cet endroit pendant une période de trois ans, à $59 par année.

Bouées de la rivière Musquash.

Un nouveau contrat pour une période de trois ans a été fait avec Robert Ellis, le 29 mars dernier, pour l'entretien de sept bouées à $35 par année, soit $35 de moins que le contrat antérieur avec Hugh Belmore.

Bouées de Miramichi.

Deux nouvelles bouées-barils pour la rivière ont été expédiées au maître du havre à Chatham, le 7 mai dernier.

Bouée automatique de la Pointe Lepreau.

La bouée a été enlevée par le steamer *Lansdowne* le 24 novembre dernier et a été remplacée par une autre apportée de Saint-Jean, et amarrée dans 23 brasses d'eau, par une chaîne de 45 brasses de longueur et de 1½ pouce, avec poids en granit pesant 4,000 livres, dans la position suivante: un mille au S. S.-O. du phare; et le 3 décembre dernier le steamer *Lansdowne* se rendit à la bouée de Lepreau, enleva le sifflet qui ne fonctionnait plus, et le remplaça par un autre.

Le 18 janvier dernier, rapport ayant été fait que la bouée ne fonctionnait pas, le remorqueur *Storm King* fut dépêché à la bouée, ayant à son bord G. W. J. Bissett, capitaine du steamer *Lansdowne*. Il trouva le sifflet parti et il le remplaça par un neuf apporté de Saint-Jean.

Le 7 mai 1895, le steamer *Lansdowne* replaça la bouée automatique de la pointe Lepreau, amarrée avec 10 brasses de câble métallique et 40 brasses de chaîne de 1¼ pouce, sur une ancre en granit de 4,000 livres.

Bouées de Quaco.

La bouée à cloche du récif de Quaco, la bouée à cloche de Quaco et la bouée-baril du haut-fonds de Quaco ont été enlevées de leurs positions respectives par le steamer *Lansdowne*, en décembre, et furent placées sur le quai de délestage pour l'hiver.

Bouée automatique de Southern Wolf.

Cette bouée a été relevée par le *Lansdowne* le 24 novembre dernier; replacée par une autre bouée apportée de Saint-Jean et amarrée dans 52 brasses d'eau, avec 35 brasses de chaîne de 1¼ pouce, et 45 brasses de chaîne de ⅞ pouce et une ancre en granit de 4,000 livres, dans la position suivante: Du feu de Head-Harbour, N.-O. par N. 8¼ milles, et du phare de Lepreau E. par N. ⅝ N., 13¼ milles.

Le 7 mai le *Lansdowne* plaça la bouée dans sa vraie position, amarrée par 25 brasses de câble métallique et 70 brasses de chaîne d'un pouce, et une ancre en granit de 4,000 livres.

Bouée automatique du Rocher Fendu.

Le steamer *Lansdowne* releva cette bouée le 31 décembre dernier, et la remplaça par une autre apportée de Saint-Jean, qu'il amarra dans 30 brasses d'eau avec 45 brasses de chaîne de 1¼ pouce, et un poids de granit de 4,000 livres, dans la position suivante: S.-O.-S. ⅝ S. du feu de Musquash et O.-S.-O. de l'île aux Perdrix.

Le 15 février, rapport apant été fait que la bouée s'était déplacée, le *Storm King* ayant à son bord G. W. J. Bissett, capitaine du steamer *Lansdowne*, fut dépêché à cette bouée, qu'il trouva bien en dehors de sa position. La bouée fut remorquée à sa véritable position, et lorsqu'il la quitta le sifflet fonctionnait bien. Le 17 avril, le *Lansdowne* se rendit à Musquash et trouva la bouée à deux milles de sa position vraie, et la replaça au bon endroit.

Le 4 mai 1895, le *Lansdowne* replaça la bouée, amarrée avec 30 brasses de câble métallique et 30 brasses de chaîne de 1¼ pouce, et un poids en granit de 4,000 livres.

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Cette division est sous le contrôle de M. Artemas Lord, l'agent provincial du ministère à Charlottetown, ayant pour aide, M. Edward Halket, l'inspecteur des pêcheries. M. Milton Walsh, contremaître des travaux et des réparations générales se trouve aussi sous son contrôle.

L'agent a exprimé sa satisfaction des bons services que lui rendent les employés de cette agence.

Cette division comprend 56 feux et 35 stations et un cornet de brume à vapeur sous les soins de 41 gardiens. Il y a 3 bouées à sifflet automatique et une bouée à cloche. La plupart des feux sont situés sur des caps et servent aux fins générales de la navigation; les autres sont des feux de havre principalement à l'usage des pêcheurs. Trente-cinq havres de la province sont balisés, à l'entreprise, par le ministère, et les bouées sont sous le contrôle général de l'agent.

Les différents feux ont été visités soit par l'agent soit par M. Walsh, ou par les deux, à bord de la goélette fédérale *Prince-Edward*, qui a distribué en même temps les approvisionnements des phares. Cette goélette, avant de commencer son service, a été examinée et réparée, et lors de son voyage d'inspection et de distribution d'approvisionnements, l'agent fait rapport que le *Prince Edward* a donné des preuves que l'ouvrage avait été bien fait, en étant parfaitement étanche et solide dans les plus gros temps.

NOUVELLE AIDE À LA NAVIGATION.

Un nouveau feu d'alignement a été allumé le 1er juin dernier, sur l'île au Poisson ou île Bill Hook, à l'entrée du port de Malpèque, baie Richmond.

Le feu est rouge fixe, à environ 18 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et visible dans un petit arc des deux côtés de l'alignement.

Le feu est exhibé d'une lanterne hissée sur un mât et s'aligne avec le feu principal S. par E. ½ E., avec une bouée-baril noire à l'entrée du chenal conduisant au bassin Darnley, dans lequel il n'y a que 6 pieds d'eau dans les hautes marées ordinaires, et ne forme nullement partie du service régulier des feux et bouées pour le port de Malpèque.

Feux d'alignement dans le port de Summerside.

Les navires qui entrent à Summerside, et particulièrement les gros passeurs à vapeur entre Summerside et la Nouvelle-Ecosse, trouvant difficile l'entrée du port de Summerside dans les conditions actuelles la nuit, un nouveau feu a été allumé le 5 septembre dernier pour servir de second feu d'alignement avec le feu sur le quai du chemin de fer dans le port de Summerside.

Le feu est rouge fixe, à 165 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible de 8 milles dans et au-dessus d'un petit arc de chaque côté de la ligne d'alignement. L'appareil illuminant est catoptrique.

La tour est une charpente ouverte carrée en forme de pyramide, avec la face antérieure boisée pour former une balise de jour, et est peinturée en blanc. Elle est surmontée d'une lanterne carrée, en bois, peinturée en rouge, et a 56 pieds de hauteur jusqu'à la girouette sur la lanterne.

Cette tour s'élève sur la ferme de MM. John et George Stavert, à l'est de la ville de Summerside, à ⅜ de mille E. ¼ S. du feu sur le quai du chemin de fer de Summerside. En même temps, la couleur du feu sur le quai qui forme maintenant le premier feu d'alignement a été changée de blanc fixe à rouge fixe dans l'alignement, mais continue à exhiber un feu blanc fixe comme jusqu'à présent au-dessus de la tête du quai.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS AUX STATIONS EXISTANTES.

Cap Nord.

Un nouveau tambour pour la chaîne et une roue dentée ont été fournis à cette station, et posés par MM. McKinnon et McLean, de la fonderie Esdale. Le reste de l'appareil tournant a été parfaitement réparé et nettoyé par M. Walsh et fonctionne bien.

Ile de Sable.

Les gros vents ayant affouillé le sable, de l'argile et des fascines furent apportées du rivage autour des quais de Cascumpec, et épandues après avoir été nivelées et talutées à partir de la construction, le coût de ces travaux s'élevant à $37.50. Le réservoir a aussi été cimenté et réparé au prix de $11.75. On a fourni une nouvelle chaloupe, coûtant $50, dont le département a payé $35 et le gardien la balance, $15.

Rivière Tignish.

Les fondations sous la tour principale étant de bois, sont devenues pourries. Un contrat a été accordé au capitaine J. Gallant pour enlever le bois et construire une fondation en pierre au prix de $125, et il a fait un bon et satisfaisant ouvrage.

Rustico-Nord.

La mer menaçant l'emplacement de cette station, on demanda des soumissions pour des ouvrages de protection, et le contrat fut accordé à M. Thomas G. Purser, le plus bas soumissionnaire.

Il enfonça 100 pieds de palplanches reliées par une longrine, fascinées et lestées, et un caisson de bois carré en pruche de 30 pieds par 15 pieds, et 5 pieds de hauteur, fut construit, et on y installa la tour principale. L'ouvrage coûta $515, avec $15 pour supplément de bois et de main-d'œuvre fournis en dehors du contrat. Les palplanches avaient 20 pieds de long et furent enfoncées de 8 à 12 pieds dans la terre.

Pointe de l'est.

Les sifflets d'alarme étant en mauvais état au printemps, le mécanisme fut examiné et réparé par M. Esdale, contremaître de MM. McKinnon et McLean, avec l'aide du sous-gardien de la station, M. Berge, au prix de $20.70.

Pointe Saint-André.

La tour de cette station ayant été détruite par un incendie en octobre 1894, une nouvelle tour a été construite par M. Edward Maher, à l'entreprise, sous la surveillance immédiate et constante de M. Walsh ; c'est une entreprise satisfaisante, qui a coûté $357, et $12 alloués pour de petits suppléments. La lanterne a été construite par M. Walsh en tôle galvanisée n° 16.

Rivière Cardigan.

Une clôture neuve a été construite à l'entreprise par MM. McLeod et Shaw, au prix de $90.

Cap à l'Ours.

On a fait des réparations considérables aux ouvrages en bois à cette station, qui est maintenant en bon état. Le coût des réparations s'est élevé à $110.86.

Iles Boisées.

On a fait de légères réparations à cette station, au prix de $52.

Tête de la Vache Marine.

On a reconstruit la cheminée de la cuisine au prix de $40.

Feu intérieur de Crapaud.

La balise et le mât fixés sur le logement du gardien ont été enlevés et érigés dans le jardin du gardien, dans le même alignement, au coût de $16.90. On a fait ce déplacement à cause du dommage fait au logement du gardien par l'effort de cette balise pendant les gros vents.

Pointe de Blockhouse.

Des réparations ont été faites sous la surveillance de M. Walsh. Le vieux toit du logement a été défait, on a augmenté l'inclinaison, et le toit plat a été couvert en grosse toile à voile n° 5. Le lambrissage à déclin sur le côté nord a été défait et remplacé par des bardeaux—les bordages extérieurs ont aussi été enlevés et les coins recouverts en bardeaux. Une partie du côté sud du logement a été enlevée et a été remplacée par des planches neuves recouvertes en bardeaux. La terre en dehors de la fondation en pierre a été enlevée par tranchées et un remplissage en argile battue a été fait à deux pieds de profondeur et sur deux pieds de largeur à partir du mur, pour empêcher le suintement de l'eau de surface d'affecter les murs de la cave et de garder cette cave humide. On a aussi réparé les gouttières. Toutes les réparations à cette station ont coûté $180.

Plage de Brighton.

Pour les rendre plus visibles comme balises de jour, un diamant ou losange rouge, de 20 pieds de hauteur sur la largeur de la construction, a été peint sur le côté faisant face au chenal de la tour de chacun des phares sur la plage de Brighton, dans le port de Charlottetown. Les lanternes sont également peintes en rouge, et on a laissé en blanc le reste des tours comme ci-devant.

A part les réparations ci-dessus, tout le peinturage ordinaire et les petites réparations requises pour maintenir les feux en bon état, ont été faits comme d'ordinaire.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Cette division comprend toutes les eaux canadiennes de la côte du Pacifique, et est sous le contrôle du capitaine James Gaudin, agent du département à Victoria, lequel agit aussi comme inspecteur des phares.

Il y a dans cette province seizes phares, à cinq desquels il y a des sifflets de brume à vapeur et à trois autres des cloches mues par des machines. Il y a aussi deux lumières à lanternes sur des phares piliers dans le havre de Victoria, et deux semblables lumières dans le havre de Nanaïmo. Ces feux sont sous les soins de 16 gardiens, dont quelques-uns payent des aides à même leur salaire.

Le vapeur fédéral *Quadra*, commandé par le capitaine J. D. Walbran, a desservi pendant la dernière saison ces phares et mis les bouées en place.

NOUVEAUX SECOURS À LA NAVIGATION ET PERFECTIONNEMENTS APPORTÉS DANS LE SYSTÈME ACTUEL.

Ile Berens.

Le 1er mai dernier le feu exhibé de la tour sur l'île Berens, à l'entrée du port de Victoria, a été changé de bleu fixe à blanc à éclats. Le nouvel appareil éclairant est dioptrique de sixième ordre.

Balfour.

Un nouveau feu établi à Balfour sur le côté sud de l'embouchure du bras gauche de la rivière Kootenay, où il se joint au lac Kootenay, a été allumé le 1er avril dernier.

Le feu est blanc fixe exhibé d'une lanterne à lentille dioptrique, hissée sur un poteau érigé au-dessus du niveau des hautes eaux sur un rivage rocheux, et le feu se trouve à 20 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Le poteau sur lequel la lumière est hissée a des boîtes pour abriter la lanterne à son sommet et à sa base. Toute la structure est peinte en blanc et a 25 pieds de hauteur de la terre au sommet.

Le feu a été construit sous contrat par M. Burk, la somme de $29.50 lui étant payée pour poser les fondations et couper les arbres qui obstruaient la visibilité du feu, et $42.50 pour la structure érigée.

Pointe Portlock.

Un phare, érigé à la Pointe Portlock, à l'extrémité nord-est de l'île Prévost, chenal Trincomatee, au large de la côte est de l'île Vancouver, a été allumé le 1er novembre 1895.

Le feu est blanc fixe, avec secteur rouge au-dessus du récif Enterprise. Il est élevé de 72 pieds au-dessus du niveau des hautes mers, et devrait être visible de 10 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil éclairant est dioptrique de septième ordre.

La construction du phare consiste en une tour carrée en bois en forme de pyramide, avec cuisine annexée, peinturée en blanc, surmontée d'une lanterne carrée en bois, peinte en rouge. La tour a 48 pieds de hauteur de la base à la girouette.

Le feu est destiné principalement à guider dans le chenal Swanson jusqu'à Active Pass, et à faire éviter le récif Enterprise.

Le phare a été construit sous contrat par M. G. A. Frost, pour la somme de $870.

Balise de Gallows Point.

Le feu exhibé d'une bouée-plate-forme rouge au large de Gallows Point, havre de Nanaïmo, a été discontinué, et le 10 avril dernier un feu rouge fixe a été exhibé d'une lanterne sur une balise, sur le bord du plateau, sur le côté sud du chenal, vis-à-vis et à environ un câble S.S.-E. de la bouée que l'on continuera de voir au large de Gallows Point, mais elle sera éteinte. La balise se compose d'un groupe de trois balises, peinturées en noir.

La lanterne repose sur le sommet de la balise à une hauteur de 10 pieds au-dessus du niveau des hautes mers, et l'on espère qu'en conséquence de la stabilité de la balise, on pourra mieux se fier au feu que lorsqu'il était sur la bouée. On n'a pas changé la nature du feu.

Balise de Sand Head.

Une balise noire composé d'un groupe de quatre balises, reliées entre elles au sommet et surmontée par un treillis en forme de cône, a été établie à l'extrémité extérieure ou ouest de Robert's Bank, au large de l'embouchure de la rivière Fraser. La balise se trouve à 12 pieds au-dessus des hautes eaux. L'emplacement devient à sec dans les eaux extrêmement basses.

Balise nord du banc de l'Esturgeon.

La plus au nord des balises sur le banc de l'Esturgeon, au large de l'embouchure de la rivière Fraser, golfe de Géorgie, qui avait été emportée, a été replacée dans son ancienne position.

Balise de l'île aux Arbrisseaux.

Une petite balise en pierre surmontée d'un mât en bois, avec bras transversaux au sommet, le bois peinturé en rouge, et s'élevant à 18 pieds au-dessus des hautes eaux, a été construite sur l'extrémité du récif rocheux s'étendant au nord-ouest à partir de Shrub Islet, baie de Metlah-Catlah. La bouée-espar rouge qui jusqu'à présent marquait ce point a été discontinuée.

Bouée du récif Alford.

La bouée-espar marquant les récifs Alford à l'entrée de la baie de Metlah-Catlah a été remplacée par une grande bouée-baril en acier peinte en rouge.

Bouée du récif Hodgson.

La bouée-espar marquant les récifs Hodgson, au large de l'entrée nord de la baie Duncan, a été enlevée et remplacée par une grande bouée-baril peinte en rouge. Toutes les bouées ont été relevées où c'était nécessaire, nettoyées et peintes, et les amarres examinées et renouvelées où c'était nécessaire.

PRINCIPALES RÉPARATIONS AUX STATIONS

Cap Beale.

On a réparé les dommages faits au tramway l'hiver dernier par la chute d'arbres, et on a remplacé la chaloupe et la cabane, détruites durant les tempêtes et les hautes mers de l'hiver dernier. Il y a maintenant un bon sentier entre le creek Bowfield et cette station.

Carmanah.

Les marins rapportent qu'ils peuvent se fier beaucoup plus au sifflet d'alarme de cette station qu'à celui de l'île Tatoosh, sur le côté sud du détroit de Fuca. Des avis quotidiens des navires qui passent sont affichés aux bureaux de télégraphe de cette province.

On a construit un nouveau réservoir de 20 pieds x 12 pieds x 6 pieds pour fournir l'eau au sifflet d'alarme. On a trouvé qu'il était nécessaire de garnir les chaudières de nouveaux tubes au prix de $150.

On a fourni une nouvelle chaloupe pour remplacer celle qui avait été brisée. Le débarcadère de la chaloupe a été débarrassé des cailloux qui se déplaçaient dans les tempêtes. Deux malheureux accidents ont eu lieu dans le cours de la dernière année. Un des fils du gardien se noya ; un autre fut tué sur le tramway, que le serre-frein ne pouvait plus contrôler.

Race Rocks.

On a fait de légères réparations pour réparer les chaudières.

Il y a un nouveau débarcadère sur le côté nord de l'île principale.

Fisgard.

On a fait une légère dépense pour jointoyer et cimenter de nouveau la tour sur les cotés sud-est et sud-ouest. Cette station est construite en briques, qui tombe de vétusté sur les côtés les plus exposés aux gros temps. Ce ciment et ce jointoiement empêcheront pendant quelques temps la détérioration ultérieure.

Ile de la Découverte.

Les fondations du cylindre cédèrent l'hiver dernier et ont été renouvelées sous la surveillance du mécanicien-chef du *Quadra.*

Pointe Atkinson.

On a renouvelé au prix de $70 le plate-forme entourant le logement et la tour.

BOUÉES ET BALISES.

Il y a environ 300 havres, baies et partie de rivières ayant des bouées dans le Canada. Dans la plupart des cas, des contrats ont été passés pour l'entretien du service des bouées pour une période de trois ans. Dans quelques cas peu nombreux les bouées sont installées par les maîtres, qui fournissent au département des comptes pour l'ouvrage fait et les matériaux fournis.

Les grandes bouées automatiques maintenues sur les rivages de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile du Prince-Edouard, sont entretenues par les steamers du Dominion. Les bouées à gaz ou autres en amont et en aval de Québec, dans l'agence de Québec, sont aussi maintenues par les steamers du gouvernement, mais au besoin les remorqueurs sont employés quand les bateaux à vapeur ne sont d'aucune utilité. Les grandes bouées des côtes maintenues par les steamers du gouvernement sont spécialement sous le contrôle de chaque division de phare.

Les dépenses se rattachant au service des bouées pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1895 se décomposent comme suit:—

Pour la province de Québec, y compris le port de Montréal	$28,716	47
En amont de Montréal, y compris l'Ontario	4,838	08
Nouveau-Brunswick	10,679	04
Nouvelle-Ecosse	16,156	72
Colombie-Britannique	3,880	96
Ile du Prince-Edouard	2,665	28
Total	$66,954	55

Ce chiffre comprend les dépenses faites pour la construction de nouvelles bouées automatiques.

HUILE POUR L'USAGE DES PHARES.

L'huile pour l'usage des phares a été achetée de la *Imperial Oil Company*, de Pétrolia, par contrat, pour une durée de trois ans à partir du 11 mars 1893. Des soumissions furent demandées par avis public et la plus basse fut acceptée.

La quantité de pétrole fourni aux phares en amont de Montréal, par la *Imperial Oil Company* en 1895, a été de 20,605 gallons, mesure impériale, coûtant $3,537.23;

aux phares dans la division de Québec, 28,080 gallons, coûtant $4,813.12; à la division de la Nouvelle-Ecosse, 37,083 gallons, coûtant $8,153.33; à la division du Nouveau-Brunswick, 15,727 gallons, coûtant $3,187.90; à la division de l'Ile du Prince-Edouard, 5,833 gallons, coûtant $1,341.66; formant une quantité totale reçue de la *Impérial Oil Company*, de 107,328 gallons, au prix total de $21,038.24. A part cette quantité, le département a acheté de la *Standard Oil Company*, de New-York, 2,800 gallons de pétrole américain, pour la division du Nouveau-Brunswick, au prix de 18½ centins; 7,000 gallons pour la Nouvelle-Ecosse, au prix de 18½ centins, et 1,650 gallons pour la division en amont de Montréal, au même prix à New-York. Le département a payé le transport.

La quantité totale de pétrole américain achetée a été de 11,450 gallons, mesure de vin.

La quantité achetée pour la Colombie-Britannique jusqu'à cette date est de 4,500 gallons de pétrole américain.

La liste ci-dessous indique les prix de contrat payés pour l'huile achetée de la *Imperial Oil Company*, de Pétrolia:

Délivré à	Par gallon, en baril.	Par gallon, en boîte.
	c.	c.
Sarnia	14½	19
Hamilton	15¾	20¼
Kingston	16¼	21
Montréal	16½	21¼
Québec	17	21¾
Saint-Jean, N.B	17¼	22
Pictou, N.-E	18	23
Halifax	17½	22
Charlottetown, I.P.-E	18	23

STEAMERS FÉDÉRAUX.

"NEWFIELD".

Le *Newfield* a été employé du 1er juillet au 22 octobre 1894, à délivrer des approvisionnements aux phares et à relever et réparer les bouées sur la côte. Le 22 octobre, le steamer fut placé sous le contrôle du département des travaux publics pour réparer et poser le câble sous-marin dans la baie de Fundy. Le steamer a été engagé pendant une période de 25 jours au service du câble, et fut ensuite employé au service de l'inspection des phares. Le 17 décembre, il prit à bord des approvisionnements pour l'île de Sable, où le steamer se rendit et commença à livrer les approvisionnements le 20. Le *Newfield* revint à Halifax et reprit immédiatement le service d'inspection des phares et bouées. Ce service se continua durant les mois d'hiver. Le steamer fut mis en réparations le 26 mai. On jugea nécessaire de faire quelques améliarations sur le pont et de fournir un nouvel évent. On demanda des soumissions pour cet évent, et la soumission de M. Alexander Webber, pour $375, étant la plus basse, a été acceptée. Les réparations des machines ont été en grande partie faites par les mécaniciens du steamer, aidés de quelques ouvriers, et l'ouvrage de charpentier et autres réparations ont été faites par le charpentier du bord, avec l'aide de menuisiers. Les réparations et améliorations furent terminées le 30 juin, et le steamer fut de nouveau mis sous commission pour le service des phares et bouées.

"LANSDOWNE".

Ce steamer, comme il a été dit dans le dernier rapport, a subi des réparations considérables au printemps de 1894, et on a fait des améliorations qui ont beaucoup augmenté l'utilité du navire. Il a été occupé au service des phares et des bouées durant le mois de juin 1894, et le 10 de juillet il fut assigné au service des marées. Ce service se continua jusqu'au 1er octobre 1894, lorsque le steamer commença le service d'approvisionnements des phares de la Nouvelle-Ecosse. Le *Lansdowne* continua ce service jusqu'au 1er novembre, alors qu'il revînt à Saint-Jean pour reprendre son service d'approvisionnement des phares et de surveillance des bouées sur la côte du Nouveau-Brunswick. Ce service se termina pour la saison le 20 décembre 1894, et le steamer prit ses quartiers d'hiver.

En janvier 1895, l'agent fit rapport que le *Lansdowne* avait besoin de réparations ordinaires, et des instructions furent données de placer le navire sur les tins dans le havre de Saint-Jean. On exécuta cet ordre le 25 mars, et les réparations furent faites par les hommes de l'équipage du steamer aidés de quelques ouvriers de l'extérieur. La manœuvre à main pour gouverner le *Lansdowne* a été remplacée par un appareil à vapeur acheté de MM. Caldwell et Cie, de Glasgow, Ecosse, au prix de $800, y compris les frais de transport. Le 16 avril il fut remis à flot et reçut une commission pour le service des phares et bouées, ouvrage qu'il fit jusqu'au 28 juin, date à laquelle il fut placé au service de la commission des marées.

"STANLEY".

Le *Stanley* a été occupé à enlever les trois bouées côtières de l'Ile du Prince-Edouard le 22 novembre 1894. On annonça que ce steamer commencerait le service postal d'hiver le 1er decembre, et en conséquence il partit de Charlottetown pour Pictou ce jour-là. Cette route était considérée la plus avantageuse pour les voyageurs et les marchandises jusqu'au 24 décembre, mais après cette date la glace devint si épaisse dans les approches du port de Charlottetown, que le steamer a été mis sur la route de Georgetown et Pictou. Les voyages se sont faits assez régulièrement durant les mois de janvier et février 1895. Le 28 février le *Stanley* fut mis sur le chantier pour nettoyer les chaudières, cette saison de l'année étant considérée la plus convenable pour la mise en chantier, à cause de la grande quantité de grosse glace et de la diminution de trafic sur le détroit. Les voyages entre Georgetown et Pictou furent repris le 11 mars, mais ne se sont pas faits aussi régulièrement que dans la première partie de la saison. Le vaisseau resta sur cette route jusqu'au 11 avril, lorsqu'on trouva qu'il était avantageux de le placer sur la route de Charlottetown-Pictou. Le service postal d'hiver se termina le 30 avril et le *Stanley* fut employé à poser les grosses bouées sur la côte de l'Ile du Prince-Edouard et au cap Tourmentin.

Les réparations ordinaires ont été faites au steamer avant qu'il commençât le service de protectiou des pêcheries, le 8 juillet 1895. Pour la saison d'hiver de 1894-95, le *Stanley* a gagné $9,266.92, et les réparations et frais d'entretien pour l'exercice ont été de $28,179.32. Le nombre de voyageurs transportés a été de 1,600. Le steamer fît le service postal d'hiver jusqu'au 8 février et le reprit le 8 avril, et le continua jusqu'à la fin de la saison d'hiver. Comme le département des Postes n'accorde aucune rémunération pour ce service, on n'a inscrit aucune somme au crédit de ce steamer pour le transport des malles.

" ABERDEEN ".

L'*Aberdeen* se rendit à l'île de Sable le 17 septembre 1894, pour en ramener l'équipage du steamer *Nerito*, qui s'était échoué sur cette île. Le capitaine du *Nerito* préféra rester sur son vaisseau et l'*Aberdeen* se rendit à Pictou pour s'occuper du service d'approvisionnement des phares sur le côté nord du Nouveau-Brunswick. Ce service se termina le 30 septembre et le vaisseau fut mené à Georgetown, Ile du Prince-Edouard, pour commencer son service de protection des pêcheries. Le steamer s'occupa du service de protection des pêcheries jusqu'au 23 novembre 1894, date où il prit ses quartiers d'hiver à Halifax jusqu'au 5 avril. A cette date, l'*Aberdeen* fut mis sur la cale sèche à Dartmouth pour faire peinturer sa coque. On ajouta un nouvel appareil de chauffage à vapeur à bord et l'on répara l'ancien. Le steamer était prêt à reprendre son service dans la Nouvelle-Ecosse le 7 mai 1895, et continua d'approvisionner les phares, replacer les bouées côtières jusqu'au 25 mai, alors qu'il entra pendant quelques jours au service de protection des pêcheries. Il reprit son service côtier régulier le 1er juin, mais on en a eu parfois besoin pour le service de protection des pêcheries.

L'*Alert* étant incapable de faire son service ordinaire de livrer les approvisionnements aux phares dans l'agence de Québec, l'*Aberdeen* fut envoyé à Québec pour prendre à son bord les approvisionnements nécessaires aux phares du golfe du Saint-Laurent. Le steamer arriva à Québec le 1er juillet 1895.

L'*Aberdeen* étant un vaisseau neuf spécialement construit pour le service des phares et bouées, les agents firent des rapports déclarant que l'ouvrage fait par ce steamer avait été accompli d'une manière satisfaisante et expéditive. Le rapport de 1893-94 contient une description complète de l' *Aberdeen* et de ses agrès.

" QUADRA ".

Ce steamer a été occupé au service des phares le 3 juillet 1894, visitant la baie Parry pour y débarquer un certain nombre d'ouvriers au sifflet d'alarme de Race Rocks, pour y faire des réparations. M. Webber, du service météorologigue, fut descendu à Carmanah le 9 juillet, pour y inspecter les instruments. Le steamer fut employé à divers ouvrages, surtout au service des phares et bouées et de la protection des pêcheries jusqu'au 15 décembre 1894, jour ou sa commisson expira. On fit des réparations à la machine et à la coque de l'intervalle qui s'écoula entre le 15 décembre et le 1er avril 1895. A cette dernière date le navire fut mis en service et commença à s'occuper du service des bouées, des balises et des phares. Dans les eaux du Pacifique la croissance maritime est rapide, et on a jugé à propos de nettoyer le dessous de la coque et de la peinturer, pour la protéger. Le navire a été placé sur la cale sèche d'Esquimalt à cette fin le 16 avril. Le service des phares a été repris le 20 du même mois et s'est continué jusqu'au 30 avril.

Le département de l'Intérieur avait antérieurement demandé les services du *Quadra* pour la commission des frontières de l'Alaska, et conformément à cette demande, il fut placé au service du commissaire et commença le service de la commission le 30 avril; le steamer revint à Victoria le 1er juin; environ 10 jours de ce voyage ont été occupés au service maritime. Il reprit le service des phares et délivra des approvisionnements jusqu'au 14 juin.

Le département donna instruction au capitaine de faire un service spécial de patrouille sur la côte ouest de l'île de Vancouver, où des équipages sauvages avaient causé du trouble à des capitaines de voiliers en refusant de remplir leurs engagements après leur embarquement. Il commença ce service le 15 juin et il le continua tout en visitant les phares jusqu'au 30 juin 1895.

"ALERT".

Comme il a été dit dans le rapport de l'an dernier, l'*Alert* fut retiré du service le 10 septembre 1894, comme étant impropre au service.

Ce steamer fut emprunté du gouvernement impérial de Sa Majesté en avril 1885, pour les fins d'explorations dans le détroit et la baie d'Hudson. Il s'occupa de ce service pendant deux saisons, et depuis 1887 il fut employé à n'importe quel service qu'il pouvait faire.

Le rapport du gouverneur général en conseil du 29 novembre 1894, indiquait que l'*Alert* était impropre à tout service ultérieur, et l'attention du gouvernement de Sa Majesté fut attirée sur le fait qu'on se proposait de vendre le navire aux enchères. Son Excellence le gouverneur général transmit une copie d'un arrêté du conseil au secrétaire d'Etat pour les colonies avant la vente du steamer. Les lords commissaires de l'amirauté obtinrent un rapport du commandant en chef de la station de l'Atlantique du Nord à l'effet qu'il était improbable que l'*Alert* fut convenable à aucun usage ultérieur pour la marine.

Les lords commissaires demandèrent que le produit de la vente fut déposé au crédit des fonds de la marine impériale. Le steamer fut vendu aux enchères publiques le 2 juillet 1895 au plus haut enchérisseur. Le produit net s'éleva à $3,962.59 et une lettre de change de £814. 4s. 7d. fut expédiée de la manière ordinaire à l'amirauté au crédit du fonds de la marine impériale.

"DRUID".

Le *Druid* commença le service des bouées le 2 juillet 1894, et le 9 il entra au service des phares, et embarqua des approvisionnements pour les phares sur l'île d'Anticosti et dans le détroit de Belle-Isle. On a trouvé que ce steamer était trop petit pour apprivisionner les phares des localités ci-dessus nommées, parce qu'il ne peut embarquer une cargaison suffisante pour approvisionner tous les phares, mais il a été très utile pour délivrer les approvisionnements aux phares du fleuve Saint-Laurent et pour le service des bouées. Le *Druid* s'est occupé d'une manière satisfaisante du service des bouées à gaz et des autres bouées généralement placées par les steamers du gouvernement. Ce steamer continua de s'occuper du service des phares et des bouées jusqu'au 30 novembre 1894, jour où l'équipage fut renvoyé et le navire laissé dans ses quartiers d'hiver.

Le *Druid* sortit du bassin Louise le 20 avril 1895, et fut employé à remorquer les phares flottants à leurs stations, et fut ensuite placé au service des phares et des bouées, dont il s'occupa jusqu'au 1er juillet 1895.

L'état suivant donne les déboursés faits pour l'entretien et les réparations de chaque steamer, ainsi que les recettes de chacun, pendant l'exercice clos le 30 juin 1895.

Nom.	Réparations	Entretien.	Total.	Recettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Compte général	....	730 44	730 44	
Alert	178 44	8,558 15	8,736 59	
Druid	1,904 16	8,692 67	10,596 83	
Newfield	1,767 98	23,592 29	25,360 27	2,500 00
Lansdowne	3,363 83	19,512 64	22,886 47	
Stanley	5,691 12	22,488 20	28,179 32	9,266 92
Quadra	535 82	18,204 94	18,740 76	
Aberdeen	1,107 40	12,530 12	13,637 52	
La Canadienne	893 60	*	893 60	
Sir James Douglas	....	138 00	138 00	
	15,442 35	114,447 45	129,899 80	11,766 92

* Les frais d'entretien de *La Canadienne* sont payés par le service de protection des pêcheries.

Dépenses	$129,899 80
Recettes	11,766 92
Excédent de dépenses	$118,132 88

FRAIS D'ENTRETIEN DES PHARES ET DES STEAMERS FÉDÉRAUX.

L'état comparatif suivant donne les déboursés faits pour l'entretien des phares, sifflets et cornets de brume à vapeur, de 1883–84 à 1894–95, inclusivement. Le mode d'apurer tous les comptes dans le département avant paiement a été suivi depuis quelques années.

Année.	Nombre des phares.	Nombre des sifflets de brume.	Nombre des cornets de brume et bombes	Frais d'entretien.
				$ c.
1883-84	597	23	10	456,868 33
1884-85	617	23	12	478,064 04
1885-86	625	23	16	505,929 27
1886-87	658	23	24	476,514 44
1887-88	664	23	27	464,471 76
1888-89	675	24	29	459,423 80
1889-90	705	23	32	434,802 10
1890-91	710	23	31	455,254 42
1891-92	741	22	56	445,140 16
1892-93	747	22	56	480,553 42
1893-94	755	22	58	470,549 27
1894-95	768	22	59	457,547 81

FRAIS d'entretien des steamers fédéraux, de 1884 à 1895.

Année.	Frais d'entretien.
	$ c.
1883-84	122,816 25
1884-85	148,864 26
1885-86	130,759 83
1886-87	141,424 42
1887-88	150,659 19
1888-89	126,629 33
1889-90	114,959 20
1890-91	111,437 03
1891-92	127,406 28
1892-93	146,521 77
1893-94	142,487 42
1894-95	129,899 80

SERVICE POSTAL PAR CHALOUPE SUR LA GLACE.

Ce service commença le 8 février 1895, lorsque le *Stanley* cessa de faire des voyages quotidiens, et se continua jusqu'au 12 avril 1894, durant lequel espace de temps on fit l'ouvrage qui suit :

Nombre de sacs de malle transportés	3,497 sacs.
Colis d'accise transportés	458 livres.
Colis de messageries transportés	76 livres.
Nombre de voyageurs transportés dans les chaloupes.	9
Nombre de voyageurs transportés à dos d'hommes	77

Les dépenses de ce service s'élevèrent à $6,138.18, et les recettes totales furent de $206.08.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET SECONDS NAVIGUANT SUR LES MERS ÉTRANGÈRES.

On trouvera dans une annexe le rapport du président des examinateurs des capitaines et seconds des navires allant en mer pour les douze mois écoulés le 30 juin 1895.

Pendant les douze mois derniers, on verra par le rapport contenu dans l'annexe, que le conseil des examinateurs a siégé pour l'examen des candidats dans les ports d'Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Québec, et Yarmouth, N.-E., 100 candidats se sont présentés à ces ports pour examen; 84 ont réussi à passer leur examen, et 16 ont échoué. Sur les 84 qui ont passé leur examen, 46 ont obtenu le certificat de capitaine ou patron et 38 celui de second.

Le nombres des aspirants qui ont subi l'examen et obtenu des certificats de capitaine depuis la date de la mise en opération de l'acte, savoir, depuis le 16 septembre 1871 jusqu'au 30 juin 1895, est de 3,181, et le montant payé pour les certificats s'est élevé à 25,478. Le montant reçu pour les renouvellements de certificats durant les 12 mois terminés le 30 juin 1885, a été de $50.50.

On trouvera au supplément une liste de tous ceux qui ont obtenu des certificats de capacité comme capitaines ou seconds, durant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

CERTIFICATS POUR LA NAVIGATION COTIÈRE ET L'INTÉRIEUR.

Pendant les 12 mois terminés le 30 juin 1895, le nombre des aspirants qui après examen ont obtenu des certificats de service est de 51, 15 aspirants ont demandé des certificats de service comme seconds, et la somme payée pour ces certificats a été de $392.

Le nombre des aspirants à des certificats de capacité comme patrons a été de 181. Soixante-cinq personnes ont demandé des certificats de capacité comme seconds, et le montant perçu a été de $2,781. Le montant perçu pour le renouvellement des certificats de capacité et de service a été de $33.50, ce qui forme un total de $3,206.50 pour les certificats de capitaines et de seconds pour la navigation côtière et à l'intérieur.

On trouvera dans le supplément à ce rapport une liste des certificats émis pendant les douze mois écoulés le 30 juin 1896.

La somme totale de droits perçus pendant l'exercice se terminant le 30 juin 1895, pour certificats de capacité et de service soit sur mer, sur les côtes, ou dans les eaux intérieures, a été de $3,974.50, et les déboursés de ce service, comme on le verra à l'annexe n° 1 du présent rapport, ont été de $2,758.29. Le crédit pour ce service était de $5,000, et la dépense étant de $2,758, il restait à la fin de l'exercice le 30 juin 1895, une balance de $2,342.

Ci-suit un état des recettes et des dépenses totales concernant les capitaines et les seconds depuis 1871 :—

—	Dépenses.	Recettes.
	$ c.	$ c.
Pour l'exercice terminé le 30 juin 1871	1,410 45	
do do 1872	4,312 07	1,344 00
do do 1873	6,466 18	4,963 00
do do 1874	4,520 19	2,995 00
do do 1875	5,696 62	2,715 00
do do 1876	4,672 08	2,021 87
do do 1877	4,050 00	1,740 50
do do 1878	4,249 76	1,296 50
do do 1879	4,250 12	1,334 50
do do 1880	4,253 43	1,547 00
do do 1881	3,888 41	1,333 50
do do 1882	3,965 19	1,152 50
do do 1883	4,021 20	1,314 00
do do 1884	3,909 59	9,437 50
do do 1885	4,324 15	2,897 00
do do 1886	5,245 28	2,152 00
do do 1887	4,855 98	2,172 00
do do 1888	5,060 96	3,220 80
do do 1889	4,381 04	2,202 00
do do 1890	4,117 83	2,186 00
do do 1891	4,255 24	2,586 00
do do 1892	4,363 88	2,194 00
do do 1893	4,116 99	2,484 00
do do 1894	3,721 33	2,907 04
do do 1895	3,758 29	3,974 50
Dépenses	107,866 26	62,125 21
Recettes	62,125 21	
Excédent des dépenses sur les recettes	45,741 05	

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Le nombre des accidents dont il a été fait rapport au ministère comme étant arrivés aux navires de mer anglais et canadiens dans les eaux canadiennes, et à des navires canadiens dans les eaux étrangères, pendant les douze mois écoulés le 30 juin 1895, a été de 247, ces navires représentaient un tonnage de 93,914 tonneaux de registre. Le montant des pertes, tant partielles que totales, sur les navires et les cargaisons, autant qu'on a pu le constater, a été de 767,536.

Le nombre de vies pordues dans ces divers naufrages a été de 54.

On trouvera annexé à ce rapport un état des naufrages et des accidents.

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

En vertu des dispositions du chapitre 76 des Statuts revisés, un droit de deux centins par tonneau de registre est prélevé sur tout navire arrivant dans un port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique, les deniers ainsi perçus formant "le fonds des marins malades". Les navires de 100 tonneaux et moins payent ce droit une fois par année, et ceux de plus de 100 tonneaux le payent trois fois l'an.

Par une modification de cet acte, opérée à la session du parlement de 1886, 50-51 Victoria, chapitre 40, il est décrété qu'aucun navire qui n'est pas enregistré au Canada, et qui est exclusivement employé à la pêche ou dans une expédition de pêche, sera sujet au payement de ce droit.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, les recettes se sont élevées à $42,815.74, soit une diminution de $6,362.24, comparé à l'exercice précédent. L'augmentation ou la diminution dans les recettes de ce chef a été comme suit dans les diverses provinces:—Nouvelle-Ecosse, diminution, $1,869.06; Québec, diminution, $3,836.98; Nouveau-Brunswick, diminution, $288.30; Ile du Prince-Edouard, augmentation, $90.06; Colombie-Britannique, diminution de $424.26.

L'acte concernant les marins malades ne s'appliquant point à la province d'Ontario, il n'est pas perçu de droits sur les navires de cette province, bien qu'on y fasse une légère dépense pour les marins malades ou sans ressources. Un certain crédit est voté par le parlement à l'hôpital général de Sainte-Catherine, et une pareille somme à celui de Kingston, pour y soigner les marins malades qu'ils pourraient recevoir. Pendant le dernier exercice terminé le 30 juin on a payé pour les marins malades à raison de 90 centins par jour.

Il a été payé à l'hôpital de Sainte-Catherine $256.50 pour soins donnés à 8 marins malades pendant 285 jours.

Dans la province de Québec la dépense faite pour les marins malades s'est élevée à $7,536.18, soit $281.40 de plus que l'année précédente. Les perceptions totales dans toute la province pour le fonds des marins malades se sont chiffrées par $11,287.33, soit $3,836.98 de moins que pendant l'exercice précédent.

Au port de Montréal les marins sont traités à l'hôpital général et à l'hôpital Notre-Dame, en vertu d'un arrangement fait par le ministère et aux termes duquel 90 centins par jour sont payés pour pension et soins médicaux de chaque marin malade. Le nombre des marins admis à l'hôpital général à Montréal a été de 171, et le nombre de jours pendant lesquels ils ont été soignés a été de 1,650. Les dépenses totales, y compris le service de l'ambulance, ont été de $1,506. La somme payée à

l'hôpital Notre-Dame a été de $976.50 pour le traitement de 161 marins pendant 1,085 jours.

L'hôpital de Chicoutimi a reçu 15 marins qu'on a soignés et pensionnés moyennant $680.40. Les perceptions dans le port de Montréal pour le fonds des marins malades, durant l'exercice qui a fini le 30 juin, se sont élevées à $3,249.14.

Au port de Québec les marins malades sont traités à l'hôpital Jeffrey Hale et à l'Hôtel-Dieu, et une somme de 90 centins par jour est payée pour leur pension et les soins qui leur sont donnés. La somme payée à l'hôpital Jeffrey Hale a été de $1,568.70 pour 115 marins qui y ont été soignés pendant 1,743 jours. On a payé à l'hôpital de l'Hôtel-Dieu $337.40 pour avoir soigné 17 marins pendant 366 jours. A l'Hôtel-Dieu de Lévis on a payé $292.50, pour avoir soigné 5 marins pendant 325 jours. Les droits perçus à Québec pour le fonds des marins malades se chiffrent par $5,832.82.

Les frais pour les marins malades dans la province du Nouveau-Brunswick se sont élevés durant l'exercice à $6,979.42, soit moins que l'année précédente, et la perception des droits s'est chiffrée par $9,172.72, ou $288.30 de moins que l'année précédente. Des hôpitaux de marins ont été entretenus aux ports de Miramichi, Richibouctou et Bathurst.

A l'hôpital général de Saint-Jean, 284 marins ont été soignés pendant 3,467 jours, au prix de $3,185.34.

A Miramichi 41 marins ont été admis et traités pendant 967 jours, au prix de $1,316.77.

A Richibouctou, 2 marins ont été admis et traités pendant 50 jours. Coût d'entretien de l'hôpital, $458.92.

A Bathurst, 8 marins ont été à l'hôpital pendant 349 jours. Les frais d'entretien de l'hôpital pendant l'année ont été de $592.20.

L'hôpital de Saint-André est sous la charge d'une directrice, à laquelle on alloue $3 par semaine pour la pension des marins malades. On ne paye aucun salaire dans les frais d'entretien de cet hôpital. Au port de Saint-André la dépense a été de $131.07.

L'hôpital de Sackville a été loué à M. Bradford Carter pour trois ans à partir de 1892, à raison d'un loyer nominal. Les conditions du loyer stipulent que M. Carter devra entretenir les bâtiments en bon état, et que si le département avait besoin de l'hôpital à un moment donné, il devra le remettre après avoir reçu avis.

Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, des hôpitaux de marine existent aux ports de Yarmouth, Pictou, Sydney, Lunenburg et Pointe-Tupper. Le chiffre total des dépenses pour les marins malades dans la Nouvelle-Ecosse, durant le dernier exercice, a été de $15,035.68, et les recettes de $15,013.47.

L'hôpital de marine de Yarmouth se trouve sur l'île Bunker. Dans le cours de l'exercice clos le 30 juin, 22 marins ont été admis et traités pendant 510 jours. Les dépenses pour cette fin ont été de $472.16.

A Halifax, des arrangements ont été faits avec les administrateurs de l'hôpital général Victoria, en vertu desquels la somme de 90 centins par jour est accordée pour couvrir les frais de pension et le traitement des marins malades. La somme payée aux administrateurs de l'hôpital pour la pension et le traitement médical des marins malades, a été de $5,423.20; 280 marins ont été admis, pour lesquels ils ont demandé le paiement de 4,726 jours de traitement.

A Lunenburg, 25 marins ont été admis et ont reçu des soins pendant 778 jours; les frais d'entretien de l'hôpital ont été de $896.38

A Pictou, 10 marins ont été admis à l'hôpital et ont reçu des soins pendant 247 jours; la somme payée pour frais d'entretien de l'hôpital a été de $882.81.

A Sydney, 72 marins ont reçu des soins médicaux pendant un nombre total de 600 jours, et les sommes dépensées pour l'entretien de l'hôpital ont été $1,082.57.

A la Pointe-Tupper, 17 marins ont été admis à l'hôpital et y ont reçu des soins médicaux pendant 164 jours, et la somme dépensée pour l'entretien de l'hôpital a été de $390.10.

Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, les dépenses faites pour les marins malades, invalides et sans ressources, durant le dernier exercice, se sont élevées à $1,723.01; et les recettes à $550.60.

Les marins malades sont traités aux hôpitaux de Charlottetown et de l'Ile du Prince-Edouard en vertu d'un arrangement fait avec les administrateurs de ces institutions aux mêmes conditions que dans les hôpitaux publics des autres ports du Canada.

A l'hôpital de Charlottetown 17 marins ont été admis et y ont été traités pendant 908 jours, et la somme payée a été de $817.20.

L'hôpital de l'Ile du Prince-Edouard a reçu 6 marins malades et les a traités pendant 181 jours, et a reçu $162.90 pour soins du médecin et pension.

Dans la Colombie-Britannique la somme de $4,872.30 a été dépensée pour les marins malades, tandis que les recettes provenant des perceptions de droits se sont élevées à $6,791.62.

A l'hôpital de marine de Victoria le médecin-surintendant reçoit $300 par année et le gardien $500, outre $5 par semaine pour pension et soins donnés à chaque malade. Le gardien fournit, à ses frais, le combustible, l'éclairage, la literie, etc.

Le nombre de marins admis à l'hôpital pendant la dernière année a été de 102, le nombre total de jours pendant lesquels ils ont reçu des soins s'est chiffré par 1,328 et la somme dépensée a été de $2,053.14.

Dans les ports de la province de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas d'hôpitaux de marine, les marins malades sont confiés aux soins des percepteurs de douanes, si les navires auxquels ils appartiennent payent des droits suivant la loi. Le 7 février 1891, une circulaire a été adressée aux percepteurs des douanes, à l'effet que les marins malades peuvent être traités dans le port où leur navire arrive, pourvu que les droits aient été préalablement acquittés à un port quelconque.

Dans le cours du dernier exercice, une somme de $2,185.96 a été dépensée pour des marins naufragés et dénués de ressources, sous l'empire des dispositions de l'acte concernant les marins malades et sans ressources. Sur cette somme, $1,133.35 ont été payés au gouvernement impérial pour le rembourser des frais faits par lui pour des marins canadiens naufragés et sans ressources dans les ports étrangers.

La dépense totale faite par notre ministère pour les marins malades et invalides, et pour les marins naufragés et sans ressources, a été de $38,332.55, et le crédit voté par le parlement pour ce service a été de $38,500. Les perceptions se sont élevées à $42,815.74. On observera que les recettes ont excédé les dépenses de $4,315.74.

Les recettes et les dépenses de ce service, pendant les 25 derniers exercices, ont été comme suit:—

——	Recettes.	Dépenses.
	$ c.	$ c.
Exercice clos le 30 juin 1869	31,353 78	26,987 64
do do 1870	31,410 46	27,029 34
do do 1871	29,683 41	28,971 22
do do 1872	34,911 64	34,947 60
do do 1873	37,136 10	41,016 43
do do 1874	41,500 16	59,778 90
do do 1875	37,801 46	50,684 76
do do 1876	41,287 66	48,828 49
do do 1877	43,739 21	51,647 94
do do 1878	44,665 07	43,780 90
do do 1879	37,779 57	42,729 36
do do 1880	42,523 20	42,160 91
do do 1881	49,779 72	40,667 52
do do 1882	45,951 47	39,359 11
do do 1883	45,573 42	36,249 65
do do 1884	48,667 07	39,553 58
do do 1885	39,068 39	44,501 57
do do 1886	40,848 05	50,377 62
do do 1887	42,334 92	37,447 35
do do 1888	41,669 64	36,447 85
do do 1889	39,306 29	41,320 59
do do 1890	47,881 75	41,729 11
do do 1891	43,829 68	35,155 12
do do 1892	45,381 92	33,498 83
do do 1893	46,190 69	35,052 37
do do 1894	49,105 40	38,403 94
do do 1895	42,815 74	38,332 55
Total	1,122,195 87	1,089,666 95
A déduire, les dépenses sur les recettes	1,089,666 95	
Excédent des recettes sur les dépenses	32,528 92	

MARINE MARCHANDE.

Les rapports des percepteurs des douanes du Canada sont faits jusqu'au 31 décembre de chaque année comme l'exige la loi. La publication de ce rapport, à la présente date, rend impossible de donner le tonnage pour 1895.

Le nombre total de navires portés sur les livres d'enregistrement du Canada était, à la date du 31 décembre 1894, y compris les anciens et nouveaux navires, voiliers, steamers et barges, de 7,245, jaugeant 869,624 tonneaux de registre, soit une diminution de 42,915 tonneaux, comparativement à l'année 1893. Le nombre de steamers portés sur les livres d'enregistrement était, à la même date, de 1,640, avec un port brut de 240,906 tonneaux. Si l'on évalue tous ces navires à une moyenne de $30 par tonneau, on arrive à un total de $26,088,720.

Il a été construit et enregistré au Canada, dans le cours de l'année dernière, 336 nouveaux navires, jaugeant 21,243 tonneaux de registre. En évaluant ces navires à une moyenne de $45 par tonneau, on arrive à un total de $955,935.

LONGITUDE DE MONTRÉAL.

En consultant les rapports des années antérieures, vous verrez qu'on a pris des arrangements pour déterminer la longitude exacte de Montréal. C'est une question de haute importance, et nécessaire pour obtenir d'exactes cartes hydrographiques et autres. Le rapport du professeur C. H. McLeod, surintendant de l'observatoire du collège McGill, publié comme annexe n° 16 du rapport de 1892 (page 122), renferme des renseignements concernant les observations qui ont été faites à ce sujet.

Voici les données provisoires telles que publiées au sujet de la longitude :—

" Montréal (d'après les études faites à l'observatoire) 4h. 54m. 18·7s.

" Canso (Hanzell Hill. D'après les observations faites près du bureau de la Compagnie du Câble Commercial) .... 4h. 4m. 9·3s.

" Waterville (d'après les observations faites près du bureau de la Compagnie du Câble Commercial). 0h. 40m. 41·3s.

La lettre suivante du professeur McLeod fait connaître où en sont les études à l'heure qu'il est :

OBSERVATOIRE DU COLLÈGE MCGILL,
MONTRÉAL, 18 novembre 1895.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de vos lettres des 2 et 13 novembre au sujet du rapport final sur la longitude de Montréal.

J'ai retardé de répondre dans l'espoir journalier d'apprendre des nouvelles de l'observatoire royal. Je regrette de dire cependant que je viens de recevoir une dépêche du professeur Turner, qui m'a aidé dans ce travail, me disant qu'il sera impossible pour l'observatoire royal de donner maintenant le résultat final de la détermination de la longitude. On ne m'informe pas du tout de la cause du long retard qui est survenu dans l'achèvement des réductions de l'observatoire royal, mais je suppose que c'est dû à la presse de l'ouvrage de routine. Je le regrette excessivement, mais je ne peux absolument rien faire pour hâter l'achèvement du rapport.

J'ai écrit à l'observatoire royal pour lui demander de m'adresser une lettre que je pouvais vous transmettre pour la publication dans votre rapport annuel, et j'espère qu'elle vous parviendra à temps.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, bien à vous,

C. H. McLEOD.

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR ET CERTIFICATS AUX MÉCANICIENS.

Le rapport annuel du président du bureau d'inspection pour 1894 forme une annexe du présent rapport. L'état indiquant les certificats accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur sera publié dans le supplément, avec une liste des bateaux à vapeur inspectés et de ceux qui ne l'ont pas été ; le nombre de passagers qu'il leur est permis de transporter ; le nombre de nouveaux vapeurs ajoutés à la marine du Canada, ainsi que le nombre de ceux qui ont été désemparés, perdus ou condamnés comme impropres au service pendant l'année.

Les perceptions faites pendant le dernier exercice comme droits de tonnage, inspection de bateaux à vapeur et certificats de mécaniciens, ont été de $24,630.56 ;

sur cette somme $23,771.56 étaient pour droits de tonnage et d'inspection, et $859 pour certificats de mécaniciens. Les dépenses de l'exercice se sont élevées à $26,385.88, laissant un excédent de recettes de $1,755.32.

Voici l'état comparatif des recettes et des dépenses :—

	Recettes.	Dépenses.
	$ c.	$ c.
Excercice terminé le 30 juin 1870	12,521 29	7,379. 18
do do 1871	10,369 96	8,321 00
do do 1872	11,710 43	8,500 00
do do 8173	15,412 75	11,205 54
do do 1847	15,603 19	10,291 58
do do 1875	15,011 90	12,199 81
do do 1876	13,811 24	13,081 86
do do 1877	15,858 42	12,073 01
do do 1878	12,431 25	13,228 28
do do 1879	12,331 16	13,076 46
do do 1880	15,424 02	11,854 34
do do 1881	16,905 49	12,211 65
do do 1882	15,277 78	14,835 97
do do 1883	12,577 36	16,209 02
do do 1884	15,371 79	21,893 28
do do 1885	13,343 66	23,235 04
do do 1886	14,087 76	21,775 57
do do 1887	12,701 20	22,837 80
do do 1888	12,550 14	21,430 45
do do 1889	12,576 18	22,313 03
do do 1890	19,859 18	20,989 52
do do 1891	21,644 72	22,183 76
do do 1892	20,994 84	22,736 59
do do 1893	25,295 35	24,386 95
do do 1894	24,835 47	25,961 36
do do 1895	24,630 56	26,385 88
	413,186 09	441,616 93
Président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur		413,186 09
Solde au débit du fonds		28,430 84

Voici les noms des inspecteurs des chaudières et machines, ainsi que des coques et de l'équipement de bateaux à vapeur.

Nom.	Fonction.	Adresse.
Edward Adams	Président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur	Ottawa
M. P. McElhinney	Inspecteur des coques et de l'équipement	do
I, J. Olive	do do	St-Jean, N.B.
S. R. Hill	do do	Halifax, N.-E.
William Evans	do do	Toronto, Ont.
Thos. Donnelly	do do	Kingston, do
P. D. Brunelle	do do	Québec, P.Q.
R. Collister	do do	Victoria, C.-B.
John Dodds	Inspecteur des chaudières et machines	Toronto, Ont.
J. Johnston	do do	do do
T. P. Thompson	do do	Kingston., Ont.
Wm. Laurie	do do	Montréal, P.Q.
L. Arpin	do do	do do
J. Samson	do do	Québec, P.Q.
J. P. Esdaile	do do	Halifax, N.-E.
H. L. Waring	do da	St-Jean, N.-B.
J. A. Thomson	do do	Victoria, C.-B.
C. E. Robertson	do do	Winnipeg, Man.

SERVICE INTÉRIEUR.

Voici la liste des fonctionnaires qui étaient employés au service intérieur du ministère de la marine et des pêcheries à la date du 1er juillet 1895 :—

Nom.	Emploi.	Appointements.
William Smith	Sous-ministre	$ 3,600
John Hardie	Premier commis	2,400
S. P. Bauset	do	2,400
Wm. P. Anderson	Ingénieur en chef, surintendant général des phares et du service hydrographique	2,600
F. Gourdeau	Comptable	2,250
W. L. Magee	Premier commis	1,900
R. N. Venning	Commis de première classe	1,650
W. J. Stewart	do do	1,650
W. H. Alexander	do do	1,600
M. P. McElhinney	do do	1,600
A. W. Owen	do do	1,500
C. Stanton	do do	1,500
J. S. Webster	Commis de 2e classe	1,400
J. B. Halkett	do do	1,400
J. B. Kent	do do	1,400
M. F. Walsh	do do	1,400
A. H. Belliveau	do do	1,350
C. F. Cox	do do	1,350
V. C. Nicholson	do do	1,300
W. W. Stumbles	do do	1,300
V. H. Steel	do do	1,300
A. Halkett	do do	1,200
F. H. Cunningham	do do	1,200
T. Aumond	Commis de 3e classe	1,000
J. A. Murray	do do	1,000
J. McClenaghen	do do	1,000
D. C. Campbell	do do	950
R. Roy	do do	930
B. F. Burnett	do do	900
B. H. Fraser	do do	850
W. A. Mackinson	do do	800
A. H. Guion	do do	800
F. Anderson	do do	700
J. F. Fraser	do do	625
J. W. Watson	do do	600
J. M. Lalonde	do do	600
W. C. Gordon	do do	550
E. W. Gilbert	do do	550
M. C. Doyle	do do	550
L. J. Burpee	do do	500
C. W. White	do do	450
John McCharles	do do	450
J. J. Skelly	do do	400
J. Morin	Messager	500
J. A. Robertson	do	500
R. Archambault	do	500
E. McQuarrie	do	300

COMMIS SURNUMÉRAIRES.

M. Lamouche ....$ 2 25 par jour.
R. E. Tyrwhitt .... 600 00 par année.
W. L. Bance .... 450 00 do

SERVICE EXTÉRIEUR,—DIVISION DE LA MARINE.

Voici le nombre des fonctionnaires qui étaient employés au service extérieur, à la date du 30 juin 1894 :

Surintendant des phares et gardiens de phares, etc., dans l'Ontario et en amout de Montréal	168
Employés à l'agence de Québec, gardiens de phares et gardiens de sifflets de brume, équipages de phares flottants, etc., à Montréal et aux environs, dans la province de Québec	170
Agent, commis, huissier, surintendant et gardiens de phares, sifflets de brume, et employés aux établissements de secours, etc., dans la Nouvelle-Ecosse	205
Agent, commis, huissier, gardiens de phares, de sifflets de brume, etc., au Nouveau-Brunswick	111
Agent et gardiens de phares dans l'Ile du Prince-Edouard	42
Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique	16
Officiers et équipages des steamers et navires fédéraux, y compris le service de la protection des pêcheries	352
Capitaines de bateaux de sauvetage	20
Inspecteurs de bateaux à vapeur	20
Examinateurs de capitaines et seconds de navires, et commis du président du conseil	17
Fonctionnaires et serviteurs dans les hôpitaux de marine	23
Préposés à l'engagement des matelots	26
Maîtres de ports	199
Surintendants d'observatoires, observateurs météorologiques, etc., recevant des appointements	145
Hydrographes et ingénieurs, à Ottawa	7
Receveurs d'épaves	32
Gardiens de quais	126
Total	1,679

L'an dernier, le nombre des employés était de 1,541. Outre les 1,679 mentionnés plus haut, il y a 70 préposés à l'enregistrement des navires agissant sous la direction de ce ministère et se trouvant sous son contrôle, mais ils sont en même temps percepteurs des douanes dans les divers ports d'enregistrement, et ils ne reçoivent ni appointements ni honoraires comme préposés à l'enregistrement. Il y a, par tout le pays, 93 jaugeurs et inspecteurs de navires agissant comme fonctionnaires de notre ministère, et qui sont rémunérés à même les honoraires de leurs fonctions, bien qu'en outre de ces emplois plusieurs fassent partie du personnel des douanes. De plus, par arrêtés du conseil du 21 avril et du 2 décembre 1874, le premier officier dans chaque port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie anglaise et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas de bureau spécial à cet effet, perçoit les droits, prépare les relevés anuuels pour le ministère, et remplit ces devoirs sous la direction de ce dernier.

Par la liste qui précède on voit qu il y a 145 surintendants d'observatoires, etc., qui sont rémunérés ; mais il y a en outre, par tout le pays, un grand nombre d'observateurs qui n'exigent rien pour leurs services.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

Le rapport du service météorologique et des observatoires magnétiques forme une annexe de ce rapport. Par le décès de M. Carpmael en octobre 1894, la charge de directeur devant vacante. M. R. F. Stupart, qui était dans le service depuis un bon nombre d'années et qui venait immédiatement après feu M. Carpmeal, a été promu à la charge de directeur, avec $1,600 d'appointements par année. M. Stupart, dans son rapport, dit que l'utilité du service a été augmentée de plusieurs manières. Dans le cours de la dernière année une carte mensuelle a été publiée et des données météorologiques ont été fournies au directeur du service des marées. Outre la publication des pronostics de tempêtes fournis aux principaux journaux du Canada, et affichés dans environ 1,500 bureaux de télégraphe dans le Manitoba, l'Ontario, Québec et les provinces maritimes, un bulletin a été transmis par le télégraphe chaque matin à 10.15 aux maîtres de havres et autres personnes convenables sur les lacs et dans les provinces maritimes. Les bulletins ont été très utiles, et sont maintenant affichés dans vingt-huit ports différents. En consultant le rapport du directeur on verra que les marins et les pêcheurs apprécient ces pronostics, et se conduisent en grande mesure d'après ces pronostics lorsqu'ils prédisent des tempêtes.

On continue à recevoir de Toronto et d'ailleurs une foule de lettres de la part des personnes qui désirent connaître l'état de l'atmosphère ; on répond toujours à ces lettres sans tarder.

Les compagnies de chemins de fer ont été averties de l'approche des tempêtes.

Au bureau de Toronto on reçoit, tous les jours, par le téléphone, à peu près six demandes d'informations au sujet du temps; on en reçoit par le télégraphe dix par semaine en moyenne.

Au Canada, les prévisions météorologiques sont communiquées au public gratuitement, et sont affichées dans les endroits publics des villes.

OBSERVATOIRES MAGNÉTIQUES.

Les rapports annuels du directeur de l'observatoire magnétique de Toronto et des observatoires de Québec, Montréal, Kingston et Saint-Jean sont annexés au rapport sur le service météorologique. La somme de $3,220.16 a été dépensée pour l'observatoire magnétique de Toronto, et celle de $500 pour chacun des observatoires de Kingston et de Montréal. Le montant total qui a été déboursé pour le service météorologique et les observatoires magnétiques se chiffre par $60,368.18.

CABOTAGE CANADIEN.

Les dispositions du chap. 83 des Statuts revisés du Canada, Acte concernant le cabotage canadien, ne permettent le transport des marchandises ou des passagers par eau d'un port à un autre du Canada que sur des navires anglais; mais le gouverneur en conseil peut, en tout temps, déclarer que l'acte ne s'appliquera pas aux navires d'un pays étrangers et qui permet aux navires britanniques de faire le cabotage ou de transporter des marchandises et des voyageurs d'un port à un autre dans

ce pays. Le parlement du Canada adopta l'acte en question en vertu des dispositions de l'acte impérial, 32 Vic., chap. 11, intitulé: "*An Act for amending the Law relating to the coasting Trade and Merchant Shipping in British Possesions*", et qui est venu en vigueur dans ce pays lors de sa proclamation par le gouverneur général le 23 octobre 1869.

Quand il a été constaté que l'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède, la Norvège, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, la Belgique et la République Argentine admettaient les navires ou les bâtiments britanniques à leur cabotage sur le même pied que leurs propres bâtiments,—les navires de l'Italie, par un arrêté du conseil en date du 13 août 1873; ceux de l'Allemagne, par un arrêté du conseil du 14 mai 1874; ceux des Pays-Bas, par un arrêté du conseil du 9 septembre 1874; ceux de la Suède et de la Norvège, par un arrêté du conseil du 5 novembre 1874; ceux de l'Autriche-Hongrie, par un arrêté du conseil du 1er juin 1876; ceux du Danemark, par un arrêté du conseil du 25 janvier 1877; ceux de la Belgique, par un arrêté du conseil du 30 septembre 1879; et ceux de la République Argentine, par un arrêté du conseil du 18 mai 1881, furent admis au cabotage canadien.

INSPECTION DES CHARGEMENTS DE BÉTAIL SUR PIEDS EXPÉDIÉS DU CANADA.

Un rapport des inspecteurs forme une annexe de ce rapport. On constatera que le nombre total de têtes de bétail expédiées en 1895 est plus considérable qu'en 1894, les chiffres étant de 94,972 têtes en 1895 et 86,635 têtes en 1894. Le rapport des inspecteurs constate une augmentation remarquable dans l'augmentation des moutons et des chevaux, les chiffres étant 210,607 moutons en 1895 et 139,780 en 1894, tandis que le nombre de chevaux expédiés en 1895 était de 13,202, contre 5,623 expédiés en 1894.

PIGEONS VOYAGEURS.

Le rapport du capitaine H. P. Kent, du génie royal, le présent surintendant actuel des signaux, à Halifax, sur le service de pigeons voyageurs, forme une annexe de ce rapport.

Les efforts qui ont été faits, pour établir un service de pigeons entre l'île de Sable et Halifax n'ont pas réussi. La perte de pigeons libérés de temps à autre a été considérable, et la mortalité pour diverses causes a été plus grande que pendant aucune année depuis le commencement de cette expérience. Le capitaine Kent et l'agent de ce ministère à Halifax, ont suggéré que les chances de succès seraient plus grandes si l'on établissait le service entre Canso et l'île de Sable, au lieu d'Halifax. La distance entre Canso et l'île de Sable est d'environ 90 milles, et entre Halifax et l'île de Sable d'environ 150.

Cette suggestion a été approuvée et une correspondance a été entamée dans le but de s'assurer du coût probable de l'établissement d'un grenier à Canso ou à quelque autre endroit vis-à-vis l'île de Sable.

Le major Cameron, de Kingston, qui a fourni un grand nombre de pigeons tous les ans, est d'opinion que des oiseaux plus âgés que ceux dont on s'est servi donneront des résultats plus satisfaisants. Cet avis et d'autres propositions seront suivis afin de faire un essai satisfaisant.

ENLÈVEMENT D'OBSTACLES GÊNANT LA NAVIGATION.

Un crédit de $5,000 a été voté par le parlement pour l'enlèvement des obstacles gênant la navigation, et la somme de $2,217.36 a été dépensée de ce chef pendant le dernier exercice.

Un obstacle à la navigation a été causée à Crow Harbour, Nouvelle-Ecosse, par le naufrage d'une goélette, propriétaire inconnu, qui avait été entraînée près du quai de la Homarderie par une tempête. On a demandé des soumissions pour l'enlèvement de l'obstacle ; la soumission la plus basse, qui était de $34, a été acceptée, et l'ouvrage a été fait suivant le contrat.

La barge à vapeur *Burlington* a coulé à fond à Sandwich-West, et une offre pour l'enlèvement de la coque et du naufrage a été acceptée. L'ouvrage a été fait d'une façon satisfaisante, et le percepteur à Windsor en a fait rapport.

La barque *Ark*, qui avait été saisie par le département des douanes, a fait naufrage à Amhertsburg, Ontario, et est devenue ensuite un obstacle à la navigation en allant s'échouer dans le chenal de la rivière Détroit. La "Mullen Gatfield Coal Company" a enlevé l'obstacle afin de continuer la construction d'un quai dans les environs du naufrage. On a fait rapport que la chaudière du vieux bateau à vapeur *Monarch*, qui avait été abandonnée près de l'entrée de l'est du havre de Toronto était un obstacle pour les vaisseaux, et l'on demanda des soumissions en mai pour son enlèvement. La soumission la plus favorable a été acceptée, et l'entrepreneur s'est mis à l'ouvrage, mais le rapport final de l'enlèvement complet de la chaudière n'a pas encore été reçu.

CORRESPONDANCE.

La correspondance dans le département de la Marine a augmenté régulièrement d'année en année. Le nombre de lettres reçues pendant financier est de 14,500, ce qui ne comprend pas les rapports et les comptes. Les lettres envoyées sont au nombre de 12,000, ce qui ne comprend pas les simples accusés de réception.

LÉGISLATION.

Les actes suivants ont été adoptés au cours de la dernière session du parlement, savoir :—

Acte modifiant le chapitre 10 des Statuts de 1892 concernant les commissaires du havre des Trois-Rivières.

Arrêté du conseil en date du 26 février 1895, confirmant les règlements adoptés par les commissaires du havre de Montréal.

Un arrêté du conseil en date du 10 juin 1895, réglant l'espace à donner aux bestiaux à bord des navires à destination de l'Angleterre.

Un arrêté du conseil en date du 28 mai 1894, établissant les taux de quaiage sur les quais du gouvernement pour les madriers exportés du Canada.

Un arrêté du conseil en date du 9 mai 1895, proclamant Cap-Tormentine un port.

L'acte ci-dessus a été sanctionné le 22 juillet 1895, et forme une des annexes de ce rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

WILLIAM SMITH,

Député du ministre de la marine et des pêcheries.

Ministère de la marine et des pêcheries,
5 décembre 1895.

ANNEXE No I.

Sommaire général des dépenses pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Service.	Somme.	Total.
	$ c.	$ c.
Service par voie de mer et à l'intérieur—		
Achat du nouveau steamer *Aberdeen*	39,761 84	
Entretien et réparation de steamers fédéraux	129,899 80	
Examen des capitaines et seconds	2,758 29	
Récompenses pour sauvetage de vies	6,591 39	
Enquêtes sur les naufrages	351 15	
Enregistrement des navires canadiens	207 40	
Service des marées	11,507 24	
Enlèvement des obstacles gênant la navigation	2,217 36	
Service postal d'hiver	6,138 18	
Manœuvre des navires	500 00	
McDonald et Frère	4,000 00	
Allocation à la veuve de feu Archibald Warner	160 00	
		204,092 65
Phares et service côtier		
Appointements et allocations des gardiens de phares	200,569 80	
Agences, loyers et faux frais	16,442 50	
Entretien et réparations, etc	240,535 51	
Construction de phares	12,219 29	
Service des signaux	5,311 74	
Réparations des quais	824 38	
		475,903 22
Institutions scientifiques, etc.—		
Observatoire, Toronto	3,220 16	
do Kingston	500 00	
do Montréal	500 00	
Service météorologique	60,368 18	
Relevés hydrographiques	12,653 28	
		77,241 62
Hôpitaux de la marine, etc.—		
Hôpital de Sainte-Catherine	256 50	
Marins malades et invalides	36,146 59	
Marins naufragés et dénués de ressources	2,185 96	
Secours aux Canadiens en détresse en pays étrangers	7 30	
		38,596 35
Inspection des bateaux à vapeur		26,385 88
Inspection des bestiaux		2,268 74
Appointements et déboursés des surintendants des pêcheries—		
Ontario	21,938 56	
Québec	12,459 34	
Nouveau-Brunswick	21,370 94	
Nouvelle-Ecosse	23,555 38	
Ile du Prince-Edouard	3,796 58	
Manitoba	2,663 55	
Territoires du Nord-Ouest	3,515 16	
Colombie-Britannique	6,218 74	
		95,518 25
Pisciculture		39,730 93
Protection des pêches		100,207 29
A reporter		1,059,944 93

SOMMAIRE GÉNÉRAL des dépenses pour l'exercice expiré le 30 juin 1895—*Fin.*

Service.	Somme.	Total.
	$ c.	$ c.
Report		1,059,944 93
Divers—		
Construction de passes migratoires, etc	1,939 05	
Frais judiciaires	8,730 31	
Exposition des pêcheries canadiennes	578 80	
Distribution des primes de pêche	4,994 54	
Ostréiculture	5,363 36	
Commission internationale des pêcheries	2,000 00	
Licences accordées à des navires de pêche américains	338 80	
George Gouley	675 00	
		24,619 86
Primes de pêche		159,999 42
Gouvernement civil, faux frais	10,326 17	
do appointements	54,047 65	
		64,373 82
		1,308,938 03

ANNEXE N° 2.

ÉTAT du revenu du ministère de la marine, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Service.	Montant.
	$ cts.
Revenu casuel (vente de formules de navigation, $107.35; divers, $7,765.67).	7,873 02
Service postal des caps	206 02
Steamers fédéraux	9,328 72
Examens des capitaines et seconds	3,974 50
Amendes et confications	1,497 70
Havres, jetées et quais	9,150 78
Serviee des phares et côtier	....
Certificats de mécaniciens de bateaux à vapeur	939 00
Inspection de bateaux à vapeur	23,771 56
Caisse des marins malades	42,815 74
	99,557 04

ANNEXE N° 3.

RAPPORT ANNUEL DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

OTTAWA, 25 janvier 1895.

Mr WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport sur les travaux exécutés dans la division technique du ministère de la marine et des pêcheries, durant l'année dernière.

Cette division comprend tous les travaux techniques du ministère, au siège principal, y compris la construction et l'entretien des phares, des phares flottants, des sifflets de brume, des bouées et des balises; la surveillance de la construction et le radoub des steamers de l'Etat; la construction et le radoub des canots de sauvetage et de leurs stations; la distribution du crédit accordé pour l'enlèvement des épaves et des obstacles qui se trouvent dans les eaux navigables; le relevé des marées et des courants; le relevé hydrographique des eaux du Canada; la construction et la réparation des piscifactures; la partie technique qui se rapporte à l'entretien des passes migratoires; la surveillance des explorations des bancs d'huîtres; l'examen des demandes de lots de grève en ce qu'elles intéressent la navigation; la préparation et la publication des notes hydrographiques et des avis donnés aux marins.

Une division importante des travaux techniques du ministère de la marine et des pêcheries, le service météorologique du Canada, est administré indépendamment, avec siège principal à Toronto.

AIDE À LA NAVIGATION.

Une grande partie des travaux exécutés par le personnel régulier de ce bureau, sont ceux en rapport avec la construction et l'entretien des phares et autres aides accordées à la navigation. On peut juger de l'étendue de ces travaux par les détails consignés dans le rapport annuel du sous-ministre. Les plans et devis pour toutes les constructions et réparations importantes sont faits ici, ou sont soumis pour approbation par les différents officiers provinciaux. Le tableau qui suit montre l'ouvrage fait pendant les derniers 11 mois jusqu'au 1er décembre courant.

Description des dessins.	Reçus.	Dessinés.	Copiés.
Relevés et inspections	29	1	33
Phares, tours et logements	1	4	61
Feux de mâts	....	....	4
Sifflets de brume	....	3	12
Abris	3	1	12
Dessins explicatifs	....	4	8
Appareils illuminateurs	....	1	2
Steamers	....	1	2
Cartes indicatrices	1	....	14
Bouées et appareils	2	....	8
Chaudières	3	....	15
Machines	2	1	43
Bancs d'huîtres	....	....	4
Cartes en voie d'exécution	....	2	....
Cartes des niveaux de l'eau dans les grands lacs	....	2	3
Cartes indiquant les lieux dangereux	13	....	34
Divers	3	1	3
	57	21	258

Total des dessins et plans	336
Cartes reçues et inscrites	75
Cartes inscrites dans les registres	18
Photographies reçues et inscrites	86
Plans se rapportant aux demandes de grève	96
Devis écrits	22
Avis aux marins et notes hydrographiques (comprenant 112 endroits)	61

LE PERSONNEL.

Le ministère a souffert une très grande perte par la mort accidentelle deM. C. F. Cox, sous-ingénieur, noyé le 1er août dernier. M. Cox était très habile comme architecte et dessinateur, et il avait une expérience considérable dans les travaux de phares. La vacance causée par la mort de M. Cox a été remplie par la promotion de M. B. H. Fraser, gradué du collège militaire royal, qui était employé comme dessinateur dans cette branche depuis 1889. M. J. M. O'Hanly, arpenteur fédéral et provincial, a aussi été nommé sous-ingénieur.

INSPECTIONS PERSONNELLES.

Il m'a été donné de pouvoir faire dans le cours de l'été dernier un examen rapide et très imparfait de l'entretien des aides accordées à la navigation dans les eaux d'Angleterre et d'Ecosse, et j'ai trouvé que sous le rapport des appareils illuminateurs le Royaume-Uni est beaucoup en avant du Canada. Leurs phares ont été tenus à la hauteur de chaque développement de la science d'optique, et aujourd'hui le foyer de la lumière et les appareils pour en diriger les rayons dans les directions voulues sont aussi parfaits que l'on sait le faire, sans s'occuper du coût.

Il serait inutile pour le Canada d'essayer à établir ou entretenir des phares aussi puissants. Outre les dépenses considérables que cela entraînerait, il faudrait faire une revision complète de notre système de nomination et préparation de gardiens de phares avant que nous puissions nous servir avec sûreté des lampes communément employées maintenant en Angleterre, où chaque station importante est toujours servie par au moins trois gardiens expérimentés, et où la lumière n'est jamais laissée sans un gardien.

Il est permis de douter cependant qu'il soit nécessaire d'avoir en Canada un service de phares aussi élaboré. Notre atmosphère est généralement plus clair que celui de l'Angleterre, et nous avons assez de phares sur nos côtes. En temps clair nos phares sont généralement aperçus aussitôt que le navire arrive à l'horizon, et si, en temps sombre, ils sont plus aisément obscurcis que les phares anglais, il est admis que dans une brume épaisse les phares les plus puissants sont inutiles à des distances suffisantes pour tenir les navires hors de danger. On conseille alors de se contenter de phares de force ordinaire et d'étendre et améliorer notre système de sifflets d'alarme. La Maison de la Trinité d'Angleterre a remplacé les cornes et sifflets de brume par des sirènes, actionnées par l'air au lieu de par la vapeur, et l'on désire avoir l'occasion de faire une étude comparative des mérites respectifs des sirènes, sifflets et cornes.

Il semble impossible de convaincre les marins que les signaux au moyen de sons ne sont pas aussi sûrs que des lumières, et que suivant les conditions de la température les mêmes signaux donnent une pénétration de son bien différente. L'ignorance de ce fait a, dans plusieurs cas, été la cause de plaintes contre nos sifflets de brume, et, lorsqu'on eut fait une enquête, on a constaté que le sifflet était en opération et en bon ordre. C'est là un inconvénient contre lequel le ministère ne peut rien.

Au mois d'octobre dernier, j'ai fait l'inspection de tous les phares sur la côte de la Nouvelle-Ecosse entre Halifax et Yarmouth, et j'ai soumis au ministère des rapports recommandant des améliorations dans les appareils illuminateurs de plusieurs phares dans ce district. L'amélioration consiste généralement à substituer les appareils dioptriques aux lampes et réflecteurs d'anciens patrons maintenant en usage. J'espère que l'économie d'huile que produiront les changements proposés paiera dans quelques années le coût des appareils.

OBSERVATIONS DES MARÉES.

Pendant la saison dernière, M. Dawson, I.C., a continué à faire l'observation des marées et courants dans le golfe Saint-Laurent, le steamer fédéral *Lansdowne* ayant été affrété pour trois mois pour cet objet. Les observations des marées se sont continuées pendant l'année.

Je vous transmets sous ce pli son rapport sur les opérations de l'année.

J'ai de nouveau à exprimer le regret que la faible somme accordée à ce service empêche d'obtenir une plus rapide exécution de ce travail important et utile. M. Dawson désire, pendant la prochaine saison, déterminer les différences de marées pour les ports intermédiaires relativement aux stations déjà établies; cela ne peut être obtenu sans une augmentation du crédit. Nous recevons les rapports des sept maréomètres maintenant en opération, mais comme le calcul et la réduction des données nécessaires pour les rendre propres à la publication comme tables de marées entraînent une dépense considérable, il a été nécessaire conséquemment de retarder cet ouvrage faute de fonds.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DU LAC ÉRIÉ.

Ainsi qu'il a été dit dans le rapport de l'année dernière, M. W. J. Stewart a été occupé pendant une partie de l'été dernier à faire le relevé de la rive nord du lac Erié. Je vous transmets sous ce pli (pièce A) le rapport annuel des travaux de M. Stewart.

Le tout respectueusement soumis,

W. P. ANDERSON,
Ingénieur en chef.

(PIÈCE A)

RAPPORTS SUR LES PROGRÈS DES TRAVAUX.

RELEVE HYDROGRAPHIQUE DU LAC ERIÉ.

MINISTÈRE DE LA MARINE, OTTAWA, 5 nov. 1895.

A M. W. P. ANDERSON, ingénieur en chef,
Ministère de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux exécutés par moi, pendant l'année dernière.

De concert avec mon premier assistant, M. F. Anderson, j'ai passé l'hiver 1894-95 à préparer les travaux de la saison précédente pour la gravure de la carte de la "Baie Nottawasaga". Cette carte ne sera pas publiée séparément, mais sera contenue dans une carte générale de la baie Georgienne, qui devrait être prête avant la prochaine ouverture de la navigation.

Le 24 novembre 1894, vous m'avez donné instruction de faire un nouveau relevé de la rive canadienne du lac Erié, ou de cette portion dont le gouvernement des Etats-Unis n'a pas fait de relevée en 1876.

Le 1er mai le *Bayfield* a quitté Owen-Sound avec un personnel de vingt-quatre personnes, officiers et matelots, et s'est dirigé vers le lac Erié, arrivant à la Pointe-Pelée le midi du samedi, 4 mai. Au retour j'ai arrêté à South-Bay, île du Grand Manitoulin, pour me procurer quelques grandes bouées à plate-forme, et j'ai tiré ensuite une ligne de sondages en bas du lac Huron jusqu'au Nine-fathom Bank. La nuit nous ayant surpris à cet endroit, je n'ai pas continué le sondage plus loin.

Dans le lac Saint-Clair, j'ai passé une demi-journée à faire des sondages autour du dépotoir créé par les creusages du nouveau chenal du gouvernement des Etats-Unis, et j'ai examiné le chenal au sud, vu que l'on avait porté plainte que le dépotoir y gênait considérablement le trafic local entre Chatham et Windsor, Ontario. J'ai trouvé un bon chenal de 11 pieds de profondeur au sud du dépotoir.

Je suis resté quatre jours à la Pointe Pelée, faisant des sondages et des recherches au sujet des nouveaux hauts-fonds que l'on disait s'y être formés. Je n'en pus trouver aucun, mais l'on m'a dit que plusieurs naufrages avaient eu lieu dans la localité, sans pouvoir préciser où, et comme l'eau n'est pas très profonde sur une

distance de plusieurs milles de ce point, il est tout probable que des vaisseaux ont frappé sur des coques et que les capitaines ont cru que c'étaient des hauts-fonds.

Le matin du 8, j'ai atteint le point auquel je me proposais de commencer l'ouvrage proprement dit de la saison. C'était à un banc de sable élevé, situé à environ 30 milles à l'ouest de la Longue-Pointe. Ici en 1876, le gouvernement des Etats-Unis avaient érigé une des principales stations de leurs relevés côtiers et géodésiques, et comme les relevés canadiens devraient se raccorder, lorsque la chose est possible, avec les relevés des Etats-Unis, il était important d'ériger ici une station. Je regrette de dire que tous les poteaux de repère avaient été enlevés par des Canadiens. Après une enquête minutieuse parmi les habitants du voisinage, j'ai pu ériger une station à quelque pieds près de l'ancienne. Le gouvernement des Etats-Unis avait laissé des poteaux de repère semblables à la Longue-Pointe, près de l'embouchure de la Grande-Rivière, et à la côte du Pain-de-Sucre (Port-Colborne), que j'ai tous retrouvés, et j'ai profité de l'excellent travail géodétique exécuté, ce qui nous a été une grande économie de temps et d'argent, nous donnant en outre un ouvrage plus précis que nous l'aurions pu accomplir avec un personnel moindre et des instruments inférieurs. Un relevé hydrographique ne peut jamais espérer être aussi exact qu'un relevé spécial géodésique.

J'ai supposé que les positions de la côte du Pain-de-Sucre, du phare de l'île Mohawk, d'une station près de l'embouchure de la Grande-Rivière, du phare et de la station sur la Longue-Pointe, avaient été correctement marquées par le service côtier et géodétique des Etats-Unis, et j'ai exécuté avec soin la triangulation de la rive intermédiaire, pour laquelle j'ai érigé des tours beaucoup plus grandes et plus massives que celles construites précédemment par le service hydrographique canadien.

J'ai obtenu quelques latitudes pendant la saison, et j'ai tracé une ligne de base pour les comparaisons, et les concordances ont été très satisfaisantes.

Après avoir relevé la côte, fixé les stations sur une distance de 30 milles à l'ouest et au delà de la Longue-Pointe, j'ai limité mon travail entre la baie intérieure de la Longue-Pointe et de Port-Colborne, et j'ai presque complété cette partie. L'ouvrage en bateau a été fait à une distance suffisante au delà des hauts-fonds, c'est-à-dire une distance moyenne de 2½ milles. Outre cela l'on a fait avec le navire des sondages à l'eau plus profonde, à environ 11 milles marins de la rive, ou aussi loin que les objets pouvaient être distingués.

L'étendue ainsi sondée avec soin couvrait plus de 430 milles carrés, donnant 955 milles marins sondés à l'aide de bateaux, et 920 milles marins à l'aide du navire. Le nombre de milles nautiques de rive traversés est de 85.

La rive du lac Erié ne ressemble pas a celle de la baie Georgienne, en ce qu'il n'y a pas d'îles, ni de petites échancrures; mais j'ai trouvé la partie examinée cet été semée de récifs dangereux, souvent à une longue distance de la rive, quatre milles environ. Tout en fixant avec soin l'endroit des récifs connus, un récif très dangereux a été découvert à quatre milles de Nanticoke, couvert seulement par 7½ pieds d'eau.

La température pendant les mois de juin, juillet, août et septembre, a été très sèche et exempte de tempêtes, mais non pas de fortes brises, qui ont gêné considérablement le travail en bateaux près de la rive. L'absence de pluies et de gros vents a laissé l'atmosphère chargée de brume et de fumée, de sorte que le temps a presque toujours été lourd. Le mois de mai et octobre ont été très tempêtueux.

Bien que le niveau du lac Erié ait été très bas, ce qui était d'un grand inconvénient pour les gros vaisseaux naviguant maintenant sur les lacs, l'on voit cependant qu'il a été aussi bas pendant les hivers de 1868, 1872 et 1873. Mais à cette époque l'eau basse n'était pas d'un grand inconvénient, parce que c'était pendant l'hiver, et de plus qu'à cette époque les vaisseaux naviguant sur les lacs avaient un faible tirant d'eau. La plupart des grands vaisseaux en usage maintenant ont été construits pendant une période de hautes eaux, pendant aussi que l'on creusait les havres et les canaux. L'on entend donc beaucoup de plaintes à cause de l'eau basse, et il y a toute apparence qu'elle sera encore plus basse l'hiver prochain. On assigne à cela des causes diverses: le déboisement des terres, et la rareté des pluies dans ces dernières années étant sans doute les principales. On prétend que le creusement des débou-

chés des lacs a causé une perte d'eau considérable, mais bien qu'il soit vrai que les baies du lac Erié aient été creusées dans ces dernières années, aucun débouché n'a été touché. D'après cette théorie l'eau du lac Erié aurait dû baisser moins que celle de tous les autres lacs.

L'on a inauguré pendant la saison dernière à Port-Dover une ligne de bateaux-passeurs devant marcher toute l'année, reliant le réseau du Grand-Tronc avec le chemin de fer de Pittsburg et Shenango, à Conneaut, et par ce moyen déposer sur le sol canadien des wagons chargés de charbon. L'expérience réussit bien, et va donner de l'importance à cette partie du lac Erié; nul doute qu'il faudra faire de nouvelles améliorations à Port-Dover.

Pendant que j'étais en cet endroit j'ai fait quelques recherches au sujet de la Longue-Pointe, et j'ai été assez heureux pour trouver une carte faite en 1818 par l'amiral Bayfield, sur laquelle l'île actuelle de la Longue-Pointe est indiquée comme attachée à la terre ferme. Il y a aussi une carte d'une grande partie de l'Amérique du Nord, tracée par Joseph Bouchette en 1815, où l'ouverture actuelle est marquée "portage". Une carte par M. John Harris, A.R. (1839), montre un passage entre la partie principale du lac Erié et la baie intérieure de la Longue-Pointe. Cette ouverture a été remplie en 1862, et creusée plus tard, tandis qu'aujourd'hui elle est pratiquement fermée. D'autres ouvertures ont été faites dans d'autres parties de l'île de la Longue-Pointe par de fortes mers, mais ont été fermées ensuite par la Compagnie de la Longue-Pointe, propriétaire du terrain.

Les observations, comme d'habitude, ont été faites avec un compas puissant, afin de constater les variations de l'aiguille magnétique aux divers points des relevés, et les résultats seront prochainement envoyés à l'observatoire de Toronto et à l'hydrographe de l'amirauté.

Pendant le cours de l'hiver prochain, mon personnel préparera des copies des travaux pour le graveur, fera les plans et écrira les notes des différentes observations.

Le 23 octobre, le *Bayfield* a atteint Port-Dalhousie, où il passera l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. J. STEWART.

(PIÈCE B.)

RAPPORT SUR LE PROGRÈS DES TRAVAUX.

ÉTUDES SUR LES MARÉES ET LES COURANTS DANS LES EAUX CANADIENNES.

OTTAWA, 31 octobre 1895.

Mr W P. ANDERSON, ingénieur en chef,
Ministère de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les progrès des observations des marées et des courants dans les eaux canadiennes. J'essaierai de décrire pleinement les progrès accomplis dans l'extension du système des postes de marées, et la préparation et publication des tableaux de marées; et aussi de décrire le caractère du courant dans le détroit de Belle-Isle et sa relation avec le golfe Saint-Laurent en général, vu que le travail de la saison dernière a jeté indirectement quelque lumière nouvelle sur ce courant. Quant aux nouveaux résultats obtenus cette année dans l'étude des courants, il ne sera possible à cette date rapprochée de la fin des travaux de la saison, que de donner un aperçu du travail entrepris. J'ajouterai à cela quelques notes sur les directions insolites des courants entre Gaspé et l'île d'Anticosti, lesquelles pourront être d'utilité pratique, jusqu'à ce que les résultats obtenus puissent être expliqués en détail et être rendus compréhensibles par des illustrations *ad hoc*.

OBSERVATIONS SUR LES MARÉES.

Il y a actuellement sept postes de marées en opération, pourvus de tous les instruments nécessaires. Le marqueur en usage à toutes les stations est le marqueur automatique fait d'après le modèle de lord Kelvin, auquel quelques améliorations ont été faites de manière à le rendre propre à nos conditions spéciales. Ces marégraphes donnent une indication de la marée, nuit et jour, pendant toute l'année. (Pour la description de ces instruments *voir* le rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, pour 1893, annexe n° 4.) Pour ajuster ces instruments il est nécessaire d'avoir l'heure exacte, et aussi des mesurages directs partant d'un niveau commun.

Aux stations isolées, où l'heure ne peut pas être obtenue autrement, on a érigé des dipléidoscopes, ou instruments pour donner l'heure exacte du soleil sur le méridien, ou midi. Par ce moyen, l'horloge du marqueur peut être facilement réglée, et l'on peut se dispenser d'avoir l'heure par télégraphe. On pourvoit à l'autre besoin au moyen d'un marqueur consistant en une colonne reposant sur un ponton flottant, ou d'un ruban en métal attaché à une flotte et passant dans une poulie. La forme de ces colonnes dépend de la hauteur de la marée à chaque station. Lorsque la hauteur de la marée est assez grande pour demander l'usage d'un ruban en métal, l'on se sert des rubans d'acier de Chesterman. Ces rubans, étant minces et légers, répondent admirablement à l'objet, mais malheureusement, à l'eau salée, ils rouillent en quelques mois, ce qui oblige à refaire fréquemment le niveau. Les divisions et les chiffres sur ces rubans sont marqués par un procédé spécial, vu que le métal est trop mince pour être gravé, et si on substituait à l'acier un métal non corrosif, tel que l'aluminium ou le nickel, ce système de marquage ne donnerait pas satisfaction. La tentative de protéger l'acier par un placage en gomme ou en cuivre n'a réussi qu'en partie. On fait présentement un essai avec un ruban d'argent d'Allemagne, ayant un petit trou percé à chaque pied, avec les chiffres étampés à côté. Les divisions des pieds sont lues au moyen d'un vernier fixe.

Toutes les stations sont spécialement arrangées pour être chauffées en hiver, afin d'empêcher les conduits de geler. On les chauffe à l'aide de lampes ou de petits poêles à pétrole; l'année dernière l'on a apporté des améliorations à la forme des lampes et de leurs brûleurs, en vue d'en augmenter l'efficacité et la sûreté, vu qu'elles doivent brûler toute la nuit.

Aux stations où il est nécessaire d'avoir une indication barométrique continue, on se sert du barographe. Dans quelques cas les indications du service météorologique sont suffisantes pour les fins de la marée.

Dans les marégraphes présentement en usage, l'horloge en est une partie intégrante, et n'en peut être détachée, et si quelque chose s'y dérange, il faut enlever tout l'instrument et l'envoyer à quelque ville pour le faire réparer. Cela a été la principale source d'interruption aux stations les plus isolées, spécialement à celles qui sont en dehors des communications pendant l'hiver. D'après de nombreux renseignements, il paraît que les différents patrons de marégraphes sont tous faits d'après ce principe, et pour éviter l'inconvénient en question il sera nécessaire de faire un instrument de forme nouvelle dont l'horloge puisse être aisément séparée. Lorsqu'il sera nécessaire d'enlever l'horloge pour la faire nettoyer ou réparer, on pourra la remplacer par une autre en quelques minutes sans interruption d'indications. Présentement tous les marégraphes fonctionnent bien, et ils devraient continuer ainsi, pourvu que le changement proposé soit fait dans les stations où la chose est nécessaire.

A quelques-unes des stations les plus exposées, le mouvement des vagues dans les gros temps a causé beaucoup de trouble; ce mouvement est souvent assez considérable pour se répercuter sur le marqueur, et causer des complications dans le marégraphe. Les conduits d'eau aux tuyaux verticaux de marée étaient originairement pourvus de roses perforées ou filtres, afin de prévenir ce désordre, mais ils n'obtinrent pas le but désiré. On a donc essayé un autre plan à l'île Saint-Paul, où l'on a posé un long tuyau de conduite au fond jusqu'à eau profonde, où le mouvement de la vague se fait naturellement moins sentir.

Cette conduite est un tuyau en fer de deux pouces avec des joints en caoutchouc pour donner plus de flexibilité dans la pose, et une pièce d'ajustage spéciale pour le relier sous l'eau avec le tuyau de marée. Ce tuyau est posé entièrement en dessous de l'eau basse, à une profondeur de 18 pieds, et cependant, il paraît avoir comparativement peu d'effet pour réduire l'effet de la vague sur le marqueur. Peut-être que dans les fortes tempêtes d'hiver on en retirera plus d'avantages. Même à la Pointe-au-Père, où ce tuyau a 260 pieds de longueur et trois pouces de diamètre, et est continué par 140 pieds de tuyau de deux pouces se terminant à une profondeur de douze pieds à eau basse, le mouvement de la vague est encore perceptible sur le marqueur dans les très gros temps. Si un tuyau de ce genre pouvait être placé à une profondeur d'eau suffisante, le résultat désiré serait sans doute atteint; mais il y a généralement une limite à la profondeur qu'il est possible d'atteindre. A la baie Forteau, où le marégraphe du détroit de Belle-Isle est situé, la baie elle-même se couvre de glace, ce qui tient l'eau calme pendant les vents d'hiver, et obvie à la plus grande partie de la difficulté. On neutralise l'effet du mouvement de la vague sur le marqueur en traçant une ligne légère pour montrer la hauteur réelle de la marée.

Le marégraphe à la Pointe-au-Père, qui était incomplet à la date de mon rapport de l'année dernière, n'a été terminé que tard dans la saison vu certains retards, mais le 17 décembre dernier il était finalement en opération. Les difficultés ont été augmentées par la force extraordinaire des vents d'automne, qui ont détruit plusieurs fois les barrages temporaires qu'il était nécessaire de construire pour faire l'excavation de la tranchée dans le roc de la grève. La pose du tuyau de conduite dans la tranchée s'est faite avec beaucoup de difficulté, vu que l'hiver commençait. Il était très important de terminer le marégraphe alors, parce qu'il aurait fallu refaire une grande partie de l'ouvrage si on n'avait pas tout terminé avant le printemps.

Ce tuyau sert à amener l'eau d'une distance de 260 pieds sur la grève au puits de marée, qui est situé au niveau de la marée haute. Il est posé au niveau ordinaire de la marée basse, et entre ce niveau et celui des extrêmes eaux basses on a adopté le système de siphon. Ce système a été adopté pour économiser le creusage de la tranchée à une profondeur plus grande en dessous de l'eau, ce qui aurait été très coûteux dans les circonstances. La méthode a donné entière satisfaction, vu que des précautions spéciales avaient été prises. Les tuyaux que l'on a posés dans la tranchée sont d'épinette blanche et de sapin sains, d'un calibre de trois pouces, et posés à l'état vert afin d'empêcher qu'ils ne travaillent et ne se fendillent; les longueurs de tuyaux ont été raccordées avec soin avec de la toile à voile saturée de blanc de plomb. On a aussi posé avec la conduite principale des tuyaux à air spéciaux, munis de soupapes pour permettre à l'air qui pourrait s'introduire dans la conduite de s'échapper, afin de la tenir continuellement remplie d'eau et ainsi assurer l'action du siphon. A l'extrémité du large de la tranchée la mer est tellement grosse durant les tempêtes qu'il se trouve beaucoup d'air dans l'eau, et il a fallu prendre d'autres précautions pour parer à toute difficulté de ce chef. On a donc posé du côté du large un tuyau en fer de deux pouces de diamètre s'étendant au bout du tuyau de bois sur une distance de 140 pieds au fond de l'eau, à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse. On laisse échapper l'air qui remplit encore le tuyau de conduite en ouvrant les soupapes à l'eau haute.

Ce printemps, une banquise de glace de 20 pieds de hauteur qui s'était formée à la lisière rocheuse de la grève a emporté le tuyau en fer; mais il est disposé de façon à pouvoir être facilement remis en place, et l'extrémité du tuyau en bois est protégée par un barrage en ciment dans le roc.

On a posé un autre marégraphe cet été à Halifax. On l'a placé sur le quai du nord, sur la propriété du ministère de la marine et des pêcheries. Cet endroit a l'avantage d'être à proximité des cales de radoub de Sa Majesté, où avaient été faites les anciennes observations de la marée d'après lesquelles sont calculées les tables dont on se sert présentement à Halifax. L'on pourra ainsi établir une relation directe entre les anciennes et les nouvelles observations, ce qui est important jusqu'à ce que l'on puisse constater si l'accumulation de la marée dans le bassin Bedford a quelque influence sur la marée dans le havre de Halifax même, comparée avec la marée sur la côte ouverte de l'Atlantique dans le voisinage. Vu que la marée ne s'élève qu'à six pieds, il est probable que cette influence locale ne sera pas appréciable.

Pendant l'année dernière la seule interruption sérieuse dans le relevé des marées s'est produite à l'île Saint-Paul, où le marégraphe a été en partie détruit par la tempête sans précédent du 11 février. Cette tempête ressemblait en violence à un véritable ouragan; elle a emporté sur la côte voisine du Cap-Breton des constructions que l'on croyait bien loin des atteintes de la mer. Le marégraphe à l'île Saint-Paul était construit dans un enfoncement du rocher, et était assis sur un pilier élevé entre les deux rochers, et retenu par des solives dont les extrémités étaient enclavées dans le roc. Le pilier et les solives inférieures ont résisté à la tempête, mais la maison du marégraphe, qui était à 12 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute, a été emportée, et le marégraphe a été perdu. Nous avons immédiatement envoyé chez les fabricants à Glasgow, pour le faire adapter aux besoins de cette station, un marégraphe que nous avions de réserve. La nouvelle construction a été placée cette fois à 23 pieds au-dessus de la marée haute, et les solives ont aussi été allongées et faites plus fortes, ce qui devra protéger le marégraphe contre tout danger futur.

Le marégraphe à l'île à la Meule, îles de la Madeleine, a été enlevé cet été, et l'on s'est servi des matériaux pour ériger le nouveau marégraphe à Halifax. La marée aux îles de la Madeleine se fait peu sentir, à tel point qu'il était souvent difficile, à certains jours, de distinguer entre la marée haute et la marée basse, surtout à la saison des eaux basses. Cela est peut-être dû en partie à l'effet perturbateur du vent, qui est relativement grand lorsque la marée est si petite, mais fait en même temps ressortir le fait remarquable que le courant de marée qui entre dans le golfe Saint-Laurent venant de l'Atlantique par le détroit de Cabot entre le Cap-Breton et Terreneuve, s'étend à l'intérieur du golfe de façon à devenir presque inappréciable, jusqu'à ce qu'arrivé au côté opposé entre Gaspé et Anticosti il reprend son cours premier et remonte le Saint-Laurent jusqu'à Québec, augmentant toujours en hauteur. Dans ces circonstances les efforts persévérants que nous avons faits pour maintenir un marégraphe à l'île Saint-Paul, dans le détroit même de Cabot, sont pleinement justifiés, vu que ce marégraphe donne les résultats désirés avec meilleur avantage qu'il est possible de les obtenir aux îles de la Madeleine, où la seule compensation était l'espoir d'avoir un meilleur abri. A l'île d'Anticosti la seule amélioration requise au marégraphe a été de donner une nouvelle forme à l'embouchure des conduites d'eau. Le système précédent fonctionnait bien pendant les mois d'été, mais le changement que nous avons fait était devenu nécessaire avant de commencer le chauffage d'hiver.

Le capitaine Douglas, R.N.R., a eu la direction des travaux pour l'érection du nouveau marégraphe à Halifax, et les réparations à l'île Saint-Paul, Anticosti. Le capitaine Douglas a surveillé ces travaux en personne.

Les sept marégraphes maintenant en opération sont comme suit :—

I. *Saint-Jean, N.-B.*—Marégraphe érigé sur le quai de Reed, dans le havre de Saint-Jean, en vue de fournir une base aux indications de marées pour ce havre, et aussi pour servir de station de comparaison pour la baie de Fundy. Hauteur des marées : eaux hautes, 26 pieds ; eaux basses, 20 pieds. Observateur, D. L. Hutchison, directeur de l'observatoire de Saint-Jean.

II. *Halifax, N.-E.*—Marégraphe situé au quai du ministère de la Marine et des Pêcheries. Pour fournir une base pour les tables de marées, et aussi pour servir de station de comparaison pour la côte de l'Atlantique. Hauteur des marées : eaux hautes, 7 pieds ; eaux basses, 4 pieds. Observateur, C. Bryant, chef du chantier de construction, aux cales de radoub de Sa Majesté.

III. *Ile Saint-Paul, C.-B.*—Marégraphe situé à l'anse Atlantique, sur le côté est de l'île, commande le détroit de Cabot, le passage principal par lequel la marée entre dans le golfe Saint-Laurent venant de l'Atlantique. Hauteur des marées : eaux hautes, 4 pieds, eaux basses, 2 pieds. Observateur, J. McLeod, surintendant de l'île Saint-Paul.

IV. *Détroit de Belle-Ile.*—Marégraphe situé à la baie Forteau à l'extrémité intérieure du détroit. Commande l'entrée du golfe Saint-Laurent et sert aussi à établir les relations entre les marées et les courants du district. Hauteur des marées : eaux hautes, 5 pieds ; eaux basses, 3 pieds. Observateur, A. Hart, Baie-Forteau.

V. *Anticosti.*—Marégraphe situé à la Pointe Sud-Ouest. Commande l'entrée du Saint-Laurent. Hauteur des marées : eaux hautes, 7 pieds ; eaux basses, 4 pieds. Observateur, H. Pope, gardien du phare, et observateur météorologique.

VI. *Pointe-au-Père.*—Ce marégraphe est situé à la station des pilotes, et à la tête du chenal de 150 brasses qui s'étend dans tout le bas du fleuve Saint-Laurent depuis le golfe. Ce marégraphe sert aussi de station intermédiaire entre Anticosti et Québec. Hauteur des marées ; eaux hautes, 13 pieds ; eaux basses, 7 pieds. Observateur, J. M. Williams, observateur météorologique et officier des signaux.

VII. *Québec.*—Marégraphe situé à la cale sèche, Lévis. Pour servir de base à la compilation de tables de marées pour le havre de Québec, et donner la profondeur de l'eau dans le chenal du Saint-Laurent. Hauteur des marées : eaux hautes, 17 pieds ; eaux basses, 12 pieds. Observateur, U. Valiquet, mécanicien résident, cale-sèche de Lévis.

Ces marégraphes servent à donner les indications concernant les marées en rapport avec les courants. Les marégraphes de la Pointe-au-Père et de l'île d'Anticosti ont aussi été utiles au ministère des Travaux Publics pour déterminer le niveau de la mer, que prépare présentement R. Steckel, employé de ce ministère, pour les fins du relevé géodésique général.

Pendant cette saison, on a pris aussi des observations de marées pendant trois mois à Pictou, N.-E., Néguac, N.-B., et Bonne-Baie, Terreneuve, comme mesure d'essai, afin de constater de quelle façon on peut mieux obtenir les indications et les différences de marées dans le golfe Saint-Laurent, relativement aux stations principales ci-dessus.

INDICATIONS, TABLES DE MARÉES, ETC.

Les indications obtenues à l'aide du marégraphe automatique à Québec étaient suffisantes pour permettre de calculer les tables de marées pour le havre de cette ville. Les indications depuis novembre 1893 jusqu'à janvier 1896, ou un peu plus d'une année, ont été calculées avec soin et analysées ; toutes marées exceptionnelles, soit hautes ou basses, résultant de tempêtes ou autres causes, ont été éliminées. Ce résumé a été envoyé au bureau de l'Almanach Nautique de Londres, où se trouvent les meilleurs avantages possibles pour l'analyse et pour la computation des marées. Des tables de marées pour Québec et Halifax pour 1896 ont été préparées là par N. E. Roberts, à l'aide de la machine—prédisant les marées—inventée en premier lieu pour la prédiction des marées dans les Indes.

Les présentes tables de marées d'Halifax sont calculées d'après des anciennes indications prises à la cale sèche de Sa Majesté pendant les années de 1860 et 1861. Il existe des indications encore plus anciennes prises au même endroit en 1851 et 1852, qu'il est très désirable d'incorporer à celles d'après lesquelles les tables de marée sont présentement calculées, afin d'étendre la base sur laquelle elles reposent, et ainsi rendre les tables plus exactes. Il n'a pas été possible, cependant, de faire ce travail, faute de fonds ; une autre année s'écoulera conséquemment avant que l'on puisse obtenir cet avantage.

Depuis 1891 le ministère de la marine a publié des tables de marées pour Halifax sous forme de petits livrets, mais il n'a pas été possible de lui donner une circulation suffisante dans cette forme. On a conséquemment décidé d'envoyer directement et sans frais ces tables de marées aux principaux almanachs, ce qui aura l'effet de les mettre à la disposition d'un très grand nombre de capitaines et seconds de navires et de pilotes. Les tables de marées pour Halifax et Québec pour 1896 ont conséquemment été fournies au *Canadian Almanac*, publié à Toronto ; au *Star Almanac*, publié à Montréal, et aussi à l'Almanach Nautique, de Greenwood, publication anglaise dans laquelle sont consignés les renseignements concernant les marées dans toutes les parties du monde. Les commissaires du havre de Montréal publieront spécialement pour le corps des pilotes les tables de marées de Québec ; les tables de marées de Halifax ont aussi été fournies à l'almanach de *Copwell*, contenant principalement des renseignements concernant la Nouvelle-Ecosse. A l'aide de ces tables

l'on est renseigné sur les différences des marées depuis la côte de l'Atlantique, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'au Saint-Laurent inférieur.

Il est bon de faire remarquer que les tables de marées qui ont été publiées dans le passé ont été basées sur une différence fixe avec un port éloigné, généralement un port de l'autre côté de l'Atlantique ; et conséquemment elles étaient beaucoup erronées, spécialement pour certaines parties des mois lunaires. Ce sera conséquemment la première fois que l'on publie des tables de marées pour les ports canadiens basées sur des observations directes, la seule exception est le petit livre mentionné ci-dessus, publié depuis 1891. Ces tables donnent la hauteur des marées ainsi que l'heure de la marée haute et de la marée basse. Ceci est très important surtout pour le chenal des navires dans le Saint-Laurent, et aussi pour montrer la profondeur d'eau disponible pour les vaisseaux entrant dans les cales sèches à Lévis et à Halifax.

En réduisant les observations de marée à un point de comparaison définie, on a rencontré beaucoup de difficultés en raison de l'absence de données satisfaisantes sur les niveaux dans nos cités. A Saint-Jean, N.-B., il n'y a pas de points de repère ou aucunes marques permettant de déterminer correctement présentement le niveau primitif de l'eau d'après lequel les cartes de l'amirauté pour le havre ont été basées, ni le niveau de l'eau basse adopté pour le plus récent relèvement du havre par le ministère des travaux publics. Il faut conséquemment déterminer un niveau exact de l'eau basse au moyen des observations de marées qui se font présentement. A Québec existe encore la marque qui a été coupée sur l'édifice de la marine et des pêcheries, lors des relevés faits par l'amirauté. La hauteur de la marée dans les tables actuelles est conséquemment basée sur la marque originale de l'eau basse sur les cartes de l'amirauté. Ceci est d'une importance directe pratique pour la navigation, parce que les tables indiquent immédiatement la profondeur d'eau sur laquelle on peut compter en addition aux sondages indiqués sur la carte. Pour obtenir ce résultat, on a profité des relevés géodésiques faits par M. Steckel, donnant les niveaux depuis la vieille marque de l'amirauté du côté de Québec jusqu'à la cale-sèche à Lévis, de l'autre côté du fleuve, où est placé le marégraphe. A Halifax il y a trois niveaux distincts, celui de la cité, celui des ingénieurs royaux et celui de l'amirauté. A mesure que les nouvelles observations progresseront, les marées se conformeront plus au niveau de l'amirauté.

On a maintenant obtenu des indications suffisantes à Saint-Jean, N.-B., pour nous justifier de s'en servir pour le calcul des tables de marées dans ce havre. S'il avait été possible de faire les dépenses nécessaires pour la réduction de ces observations, l'on aurait pu aussi préparer des tables de marées pour Saint-Jean, pour 1896.

Des fac-similé des observations prises aux deux marégraphes érigés sur la côte du Pacifique par le ministère des Travaux Publics, sont transmis régulièrement à ce bureau grâce à la bienveillance de M. L. Coste, ingénieur en chef de ce ministère. Ces observations sont prises à Victoria, C.-B., et dans le détroit de Géorgie, à l'embouchure de la rivière Fraser. On les conserve jusqu'à ce qu'elles soient en nombre assez grand et que l'on ait les fonds nécessaires pour s'en servir dans la préparation des tables de marées.

Il est très important que les différences de marées soient déterminées immédiatement pour les autres points, relativement aux stations principales présentement en opération, mais à moins d'accorder plus d'argent pour ces observations, il ne sera possible d'étendre que bien lentement l'ouvrage et améliorer l'exactitude des tables de marée.

RELEVÉS DES COURANTS.

Lorsque l'on a commencé le relevé des courants, l'année dernière, dans le golfe Saint-Laurent, un des objets les plus importants en vue au commencement était de constater s'il existait un courant principal traversant le globe dans sa largeur, ou quelle circulation générale pouvait exister dans le golfe. Avec cette connaissance pour base la nature des courants dans une région ou dans une autre pourrait être étudiée avec intelligence et avec de plus grandes espérances de succès. Les principales lignes à travers le golfe sur lesquelles il paraissait probable de découvrir l'existence de quelque courant général coïncidaient aussi avec quelques-unes des

routes les plus importantes des steamers, ce qui donnait une importance additionnelle à leur examen. L'on a conséquemment, pendant l'été de 1894, examiné les courants dans les deux principales embouchures du golfe, au détroit de Belle-Isle et au large du Cap-Breton, afin de constater s'il existait un courant continu dans le golfe à l'ouest de Terreneuve. On n'a pu trouver aucune trace de courant dans cette direction; tandis que les indications du Cap-Breton portaient plutôt à l'existence probable d'un courant général en travers du golfe dans une autre direction, savoir, sur une ligne tirée de l'embouchure du Saint-Laurent à Gaspé en passant par le Cap-Breton jusque dans l'Atlantique. On a fait des recherches à ce sujet pendant l'été de 1895, et l'on a recueilli beaucoup de renseignements concernant les courants entre la côte de Gaspé et l'île d'Anticosti.

Vu que les travaux de ces deux années ont eu le même objet général en vue, il convient de donner dans le présent rapport le résultat des travaux de la dernière saison. En répétant la substance des renseignements sur le détroit de Belle-Isle, on lui donne une circulation plus étendue, et il paraît nécessaire d'insister davantage sur la circulation directe de ces rapports. Les résultats des travaux de la saison dernière ont été communiqués à l'hydrographe de l'amirauté et au bureau hydrographique des Etats-Unis; mais cela prend un peu de temps avant que les renseignements puissent être publiés dans les nouvelles éditions de l'Almanach de la Navigation, et atteindre les commandants de vaisseaux intéressés. Copies du rapport ont aussi été envoyées aux gérants des principales compagnies de steamers; mais des naufrages comme ceux des steamers *Mexico*, *Dracona* et *Mariposa*, qui ont eu lieu cet été, si l'on peut les attribuer aux courants, montrent le besoin de faire connaître davantage, si possible, tous les renseignements que l'ont peut obtenir au moyen de relevés.

COURANT DANS LE DÉTROIT DE BELLE-ISLE.

Ce détroit a une largeur de 10 à 12 milles sur 35 milles de sa longueur, et est entièrement libre de rochers ou récifs. Sa direction est de l'est à l'ouest d'après l'aiguille magnétique. La rive nord est à pic et l'eau y est profonde; la rive sud est basse, mais s'abaisse rapidement à une profondeur d'environ trente brasses.

Il existe une croyance répandue au loin que le courant dans le détroit de Belle-Isle se porte constamment vers l'intérieur. On a rapporté qu'une branche placée dans le courant arctique qui se dirige vers le sud le long de la côte du Labrador a été emportée dans le golfe Saint-Laurent par le détroit de Belle-Isle, et ensuite dans l'Atlantique par le détroit de Cabot, entre le Cap-Breton et Terreneuve. Sur quelques cartes physiques et aussi sur les cartes de température publiées par le service météorologique, cette opinion est distinctement représentée. La description donnée dans la dernière édition de l'Almanach de la Navigation (*Sailing Directions*, 1894), bien que moins positive qu'autrefois, favorise encore cette opinion. Voici ce que l'on y dit:—" Dans les conditions ordinaires de vent et de température, un courant entre dans le détroit de Belle-Isle et se dirige vers l'ouest................ mais par un vent de sud-ouest le courant peut être renversé. La remarque sur la carte de l'amirauté se lit cependant comme suit: Les courants dans le détroit de Belle-Isle se dirigent généralement vers l'ouest, mais ils ressentent l'influence des vents et des marées, et peuvent alors aller dans l'une ou l'autre direction." Cette remarque donne bien peu de contenance à la théorie d'un courant continu vers l'intérieur, et est assez vague en lui-même pour couvrir toutes les éventualités. On ne fait pas de tentative, cependant, pour décrire les conditions en vertu desquelles le courant serait porté à prendre l'une ou l'autre direction.

D'un autre côté, les pêcheurs le long de la côte semblent être d'opinion que le courant suit ordinairement la direction du vent qu'il fait. D'après le rapport du naufrage du steamer *Mexico*, cet été, dans le détroit de Belle-Isle, sa perte paraît avoir été causée parce que la route parcourue en allant vers l'est dépassait les calculs que l'on avait faits, ce qui montre que le courant se porte quelquefois dans cette direction. Il a déjà été expliqué, dans le rapport de l'année dernière, que le courant se porte dans les deux directions dans le détroit de Belle-Isle, et qu'à certaines époques il est aussi fort lorsqu'il se porte dans la direction de l'est que dans la direction de l'ouest.

L'idée d'un courant constant de l'est paraît être basée sur la marche des banquises de glace, et comme elles se dirigent plus généralement vers l'ouest, on en a conclu que c'était la direction habituelle du courant. Le contraire, cependant, est beaucoup plus près de la vérité, et l'on peut dire, en général, que lorsque les banquises sont en grand nombre à l'extrémité est du détroit de Belle-Isle et qu'il y en a aussi dans le détroit, ceci indique que le courant a prédominé vers l'ouest pendant les quelques jours précédents, tandis que l'absence des banquises indique que le courant se porte vers l'est. Ceci se rapporte naturellement aux banquises flottantes, mais non à celles qui peuvent être arrêtées en touchant fond près des rives. L'on peut dire aussi qu'une très petite proportion des banquises de l'extrémité est entrée dans le détroit.

Le capitaine Vaughan, qui a demeuré quatre ans à Belle-Isle, dit, dans une brochure sur ce sujet, que pour dix banquises qui entrent dans le détroit il y en a cinquante qui passent l'embouchure et se dirigent vers le sud. Elles suivent donc la course générale du courant arctique qui passe Belle-Isle; et les banquises les plus fortes viennent s'échouer aussi à l'entrée du détroit.

On peut dire en termes généraux qu'on a constaté que le courant du détroit de Belle-Isle est fondamentalement un courant de marée. Les comparaisons les mieux faites du courant avec les marées ont démontré une correspondance parfaite entre les deux, principalement durant un temps maniable et l'orsqu'il régnait des vents modérés de l'ouest. Dans ces occasions il s'écoulait plusieurs jours durant lesquels le courant se dirigeait à l'est et à l'ouest pendant une longueur de temps égale dans chaque direction, et tournait régulièrement avec la hausse ou la baisse de la marée. On peut donc dire que tel est l'état normal du courant. Avec un grand vent persistant le courant le suivait pendant plus longtemps et venait à l'encontre pendant moins longtemps, et finalement il continuait à suivre la direction du vent avec un changement dans la rapidité qui correspondait à la marée. Ce courant continu pourrait être dans l'une ou l'autre direction, selon celle du vent.

De plus, dans ce détroit où l'échelle de la marée n'est que de 4 pieds et où le courant dépasse rarement deux nœuds à l'heure, l'effet du vent sur le courant n'en est que plus sensible en proportion. Toutefois, il ne faut pas conclure trop hâtivement que le vent seul est la cause du mouvement de l'eau dans la même direction; car il semble probable que la tendance du courant a suivre la même direction que le vent est due à la différence de la pression barométrique sur de grandes surfaces.

LES COURANTS TELS QU'OBSERVÉS DANS LE DÉTROIT EN 1894.

On a examiné le courant du détroit de Belle-Isle en juillet et en septembre à sa partie la plus étroite près de la pointe Amour. Pour éviter les clapotis du courant qui se présentent au large de cette pointe, on choisit une section un peu à l'est, sur une ligne s'étendant de l'île Verte, du côté sud, aux falaises rouges, du côté nord, qui s'élèvent immédiatement à l'est de la baie du Loup. La largeur du détroit en ce lieu est de 11½ milles, et trois postes furent établis sur la section. La profondeur est de 30 à 40 brasses; mais l'eau est beaucoup plus profonde près de la rive septentrionale. Le fond semble être fait de roc nu courant en écueils parallèles dans la direction du détroit. Le steamer a mouillé à ces postes pendant un ou deux jours à la fois; et on l'a conduit d'un poste à un autre pour se rendre compte de la différence du courant des deux côtés du détroit, alors que les mêmes conditions de vent et de température existaient. On a simultanément observé les marées à la baie de Forteau, à 12 milles de ces postes, afin de connaître la relation qui existait entre la hausse et la baisse de la marée et la direction du courant dans le détroit.

Des comparaisons du courant, du côté nord et du côté sud du détroit, ont été faites à l'aide des meilleurs moyens disponibles, pour découvrir la différence entre les deux. La meilleure observation simultanée des courants des deux côtés a eu lieu le 15 septembre, à 3 milles au large de l'île Verte, au moment où une banquise montait et descendait avec la marée, à 4 milles de la rive septentrionale. A ce moment le courant allait à l'est et à l'ouest de concert avec la marée; et on obtint de la banquise des données complètes, car sa hauteur a été mesurée immédiatement après. Cette observation a démontré que le courant sur la rive nord du détroit s'est

dirigé de l'est vers l'intérieur pendant plus longtemps que le courant du côté sud; et de l'ouest vers le large pendant moins longtemps. De même aussi sur le côté nord, le courant de l'est, tel qu'indiqué par la marche de la banquise, était plus fort que le courant venant de l'ouest, tandis que du côté sud les courants étaient pratiquement égaux dans les deux directions. De plus, durant une période de courants d'est persistants (le 8 septembre), les observations prises du côté du nord, comparées à la rapidité des banquises près de la rive sud, font voir que le courant était pratiquement égal des deux côtés du détroit.

D'après ces observations et d'après aussi une comparaison du courant tel que mesuré successivement aux différents postes, il semble qu'il y a en somme une tendance du côté sud vers une plus grande régularité de marée, et du côté nord une persistance plus accentuée de courants dans une direction ou dans l'autre. Ceci est probablement dû à la plus grande profondeur d'eau du côté nord, et conséquemment il existe une plus grande abondance d'eau comparée à la résistance qu'elle rencontre.

Avec cette explication, à l'endroit de la différence du courant des deux côtés du détroit, nous pouvons procéder à une comparaison plus exacte des relations qui existent entre les marées et les courants, en nous basant sur des observations prises alors que le courant suivait les marées et changeait avec elles. Nous examinerons aussi les meilleurs exemples qu'on ait observés d'un courant persistant ou prédominant durant plusieurs jours, de l'est ou de l'ouest respectivement, et les conditions dans lesquelles ceci s'est accompli.

La marée même, d'après les indications prises à la baie Forteau, ne dépasse pas cinq pieds dans sa course. La différence entre les grandes et les petites marées n'est pas habituellement sensible; d'un autre côté, lorsque le déclin de la lune est avancé, l'inégalité diurne des marées est très apparente. Les courants du détroit accusent les mêmes faits; il n'y a pas de différence bien appréciable entre la rapidité des grandes marées et celle des petites marées; car les courants subissent beaucoup plus l'influence des vents que cette cause produit de différence. Mais l'inégalité diurne du courant est très sensible lorsqu'elle se présente dans la marée. La plus grande rapidité du courant dans une direction ou dans l'autre, dans des conditions ordinaires, ne dépasse pas deux nœuds à l'heure.

On trouvera plus bas les dates auxquelles les courants ont suivi les marées avec la plus grande régularité, et l'état du temps qu'il faisait alors. Les directions du vent sont magnétiques, vu que ses directions correspondent mieux avec celle du détroit même. La variation magnétique est de 35° O.

Lundi, 9 juillet, au vendredi, 13 juillet. Vent modéré; venant de l'ouest ou de direction variable. Durant les quatre jours il y a eu soixante heures de vent de l'ouest, ayant une rapidité moyenne de neuf milles à l'heure.

Jeudi, 26 juillet, au samedi, 28 juillet. Dans le courant des deux jours précédents (du 24 au 26 juillet) nous avons eu trente-six heures de vent d'ouest dont la rapidité moyenne était de quinze milles à l'heure; et douze heures de vent d'est et de vent changeant, dont la rapidité moyenne était de quatorze milles à l'heure. Du 26 au 29 juillet, les vents du nord-ouest au sud-ouest durant cinquante-quatre heures, ayant une rapidité moyenne de quinze milles à l'heure.

Du lundi, 17 septembre, au vendredi, 21 septembre. Y compris les deux jours précédents, soit en tout du 15 au 21 septembre, nous avons eu 72 heures de vents d'ouest ayant une rapidité moyenne de 15 milles à l'heure; et 72 heures de vents d'est ayant une rapidité moyenne de 8 milles à l'heure.

Le résumé qui suit fait voir, dans les deux directions, la rapidité du courant qui, à cette époque, est presque égale; ainsi que la relation entre les heures des marées hautes et basses dans la baie Forteau; et le changement de courant dans le détroit tel qu'observé aux postes situés sur la ligne mentionnée plus haut.

Rapidité du courant.—Les résultats mentionnés ci-dessus ont été obtenus au moyen des mesureurs de courants les plus perfectionnés, et la mesure a été faite à la profondeur type de 18 pieds, ce qui était au-dessous de la quille du steamer.

Du 9 au 11 juillet telle qu'observée à un mille au large de l'ile Verte, et

Du 12 au 13 juillet telle qu'observée au centre du détroit:

Courant d'est, maximum : 1·16 à 1·98 nœud à l'heure.

Courant d'ouest, maximum ; 1·30 nœud à l'heure.

Du 26 au 28 juillet telle qu'observée au centre du détroit :
Courant d'est, maximum : 1·80 à 1·98 nœud à l'heure.
Courant d'ouest, maximum : 1·08 à 1·26 nœud à l'heure.

Du 17 au 21 septembre, telle qu'observée à trois milles au large du côté nord.
Courant de l'est, maximum : 1·02 à 2·04 nœud à l'heure.
Courant de l'ouest, maximum : 0·92 à 1·81 nœud à l'heure.

Les inégalités du courant dans le dernier cas correspondent à l'inégalité diurne des marées elles-mêmes.

Comparaison des courants et des marées.—La comparaison avait pour but d'obtenir une relation entre la direction du courant dans le détroit et l'heure des hautes et basses marées telles qu'observées à la baie Forteau.

Durant les périodes de la plus grande régularité comme ci-dessus le courant se dirigeait de l'est à l'intérieur pendant que la marée montait, pour, soit s'arrêter après la marée haute, soit continuer de couler encore dans la même direction pendant quelque temps ensuite. L'observation a démontré que le temps le plus long pendant lequel le courant s'est maintenu dans la même direction, après la marée haute, a été de deux heures et quinze minutes. Le courant tournait ensuite et coulait de l'ouest en sortant pendant que la marée baissait, pour continuer dans cette direction pendant un certain temps, variant de quarante minutes à deux heures et cinquante-cinq minutes après la marée basse.

Ces différences dans les rapports entre le changement du courant et l'heure de la marée haute et de la marée basse sont en partie dues à l'irrégularité des marées elles-mêmes. En moyenne le courant de l'est vers l'intérieur pendant une heure et quarante minutes, après la marée haute, et de l'ouest en sortant pendant un période de temps égale après la marée basse. De plus on a obtenu un résultat semblable en comparant directement le changement du courant avec l'heure du passage de la lune.

Un rapport de leur nature est très très important à obtenir, car il démontre bien clairement le véritable caractère de marée du courant dans le détroit. Quand l'enregistrement automatique de la marée, qui s'obtient maintenant à la baie Forteau avec le maréographe, suffit pour le calcul des tableaux de marée, un rapport de cette nature permettra de donner à l'avance d'une façon aussi déterminée que les lunes des hautes et basses marées la direction du courant dans des conditions normales, et si le vent ne vient le changer.

La direction réelle du courant subit fortement les influences du vent et du baromètre, ainsi qu'on le verra dans les exemples suivants, dans lesquels le courant persistait dans une direction ou l'autre.

Courant persistant dans une direction ou dans l'autre.—L'exemple le plus frappant d'un courant persistant sortant du détroit en venant de l'ouest a eu lieu du lundi, 16 juillet, au jeudi, 19 juillet. Durant ces trois jours le courant (d'après les observations faites à trois milles au large de la rive nord) coulait de l'est pendant cinq heures seulement, et de l'ouest en sortant pendant 19 heures chaque jour. La vélocité maximum du courant de l'est était de 1.38 nœud à l'heure ; et de l'ouest, de 2.44 nœuds à l'heure. Le grand courant de l'ouest était plus fort au commencement et à la fin de sa course, avec un intervalle de décharge plus faible entre ces deux moments. Les heures de marées hautes correspondent au minimum du courant de l'ouest et au maximum du courant de l'est. Cette condition du courant peut donc être considérée comme étant formée de deux parties constitutives : un écoulement constant de l'ouest, avec le courant ordinaire de la marée dans les deux sens. Comme la déclinaison de la lune était à son maximum à cette époque, l'inégalité diurne expliquerait en grande partie la différence entre le courant réel venant de l'ouest avec l'autre marée.

Le meilleur exemple d'un courant persistant passant par le détroit en venant de l'est s'est produit entre le mercredi, 5 septembre, et le samedi, 8 septembre. Toutes les indications ont concouru à montrer que le courant a coulé continuellement dans cette seule direction durant ces trois jours ; bien que les observations aient été très interrompues par le mauvais temps. On a vu aussi environ une douzaine de banquises dans le détroit pendant ce temps-là ; et leur mouvement s'accordait avec les observations régulières, pour démontrer que le courant coulait continuellement vers

l'intérieur en venant de l'est. Le courant, variait d'un minimum de 0.54 nœud à l'heure à un maximum de 3.15 dans le même sens. Les marées elle-mêmes étaient irrégulières; vu que la marée basse pendant cinq marées consécutives a à peine tombé au-dessous du niveau moyen de la mer, et toute l'élévation avait moins de deux pieds, ou environ la moitié de la hauteur ordinaire.

En donnant les conditions du vent et du baromètre durant ces périodes de courant prédominant, il pourrait être bon de rappeler qu'une différence de pression barométrique devrait tendre à produire un courant de la plus haute vers la pression plus basse, absolument de la même manière que pour le vent.

A l'époque du flux prédominant venant de l'ouest (du 16 au 19 juillet), le vent soufflait du N.-O. au S.-O. Pendant les trois jours précédents, du 13 au 16 juillet, la moyenne des 72 heures a été de 16 milles à l'heure; et du 16 au 18 juillet, la moyenne des 60 heures a été de 14 milles à l'heure, soufflant dans la même direction. Après cela il y eut des vents d'est et du mauvais temps. De plus, depuis la matinée du 14, la différence de la pression barométrique donna une pente barométrique vers l'intérieur au détroit de Cabot, et vers l'extérieur au détroit de Belle-Isle. Cela se continua jusqu'au soir du 18, lorsque la pression s'égalisa; et dans la matinée du 19 une aire de basse pr ssion se développa au-dessus du golfe, et donna des pentes vers l'intérieur aux deux détroits et renversa les conditions pour Belle-Isle. Les effets du vent et du baromètre s'accordent généralement ainsi avec la direction du courant venant de l'ouest. On remarquera aussi que le nombre total de milles parcourus par le vent de l'ouest dans le cas de ce courant prédominant est presque le double de sa plus grande vitesse durant les périodes où le courant et les marées suivaient la même direction.

Durant l'écoulement continue de l'est (sept. 5 à 8) les conditions du vent et du baromètre étaient dérangées et compliquées par le fait qu'un centre de tempête passait sur la partie nord de Terreneuve à ce moment. L'aire de basse pression de ce centre de tempête se trouvait au-dessus du golfe durant la journée du 5; elle était plus rapprochée du détroit dans la matinée du 6, en se dirigeant à l'est vers l'Atlantique. Depuis la matinée du 5 jusqu'à la soirée du 8, il y eut 60 heures de vent N.N.-O., d'une vélocité moyenne de 25 milles à l'heure, s'élevant parfois jusqu'à 45 milles. Pendant le reste du temps les vents furent légers et variables. Le rapport du vent et du baromètre au courant à ce moment n'est pas clair; à part le fait général qu'il existait une forte perturbation à l'époque de ce courant continue.

Courants sous-marins.—Les courants sous-marins dans le détroit de Belle-Isle ont été soigneusement observés à une profondeur de 25 à 30 brasses, d'après les méthodes instrumentales, et aussi en obtenant la vitesse des banquises, qui servaient de " flotteurs en eau profonde" pour établir la comparaison avec la vélocité de surface. Le courant sous-marin aurait eu une bien plus grande importance si le courant qui passe par le détroit avait été un courant continue, dont il eût été nécessaire de jauger le volume.

Durant les temps où le courant coulait d'une manière assez conforme aux marées, alors qu'on pouvait considérer les conditions comme normales, le courant sous-marin était ordinairement plus fort que le courant de surface, lorsqu'il coulait de l'est, et toujours plus faible que le courant de surface lorsqu'il coulait de l'ouest. D'après les meilleures raisons obtenues tandis que le courant était persistant, et en omettant les observations à l'approche de l'étale de pleine mer, on a obtenu les pour-cent suivants.

Courant de l'est. Courant sous-marin, 5 pour 100 plus fort que le courant de surface.

Courant de l'ouest. Courant sous-marin, 70 pour 100 de la vélocité du courant de surface.

Durant la période de courant prédominant de l'ouest (16-19 juillet) le courant sous-marin coulait avec bien plus grande régularité dans les deux sens que le courant de surface. Cela indique que le courant de surface lui-même était de la nature d'une " dérive de vent", et que le temps n'était pas assez long pour permettre au vent d'exercer une influence sur le courant du fond.

Durant la période de flot persistant de l'est (5 au 8 septembre) le courant sous-marin était décidément plus fort que le courant de surface, étant en moyenne de près de 20 pour 100 de plus. Ce résultat a principalement été trouvé par le mouvement des banquises.

Températures.—La température de l'eau a été prise pour connaître sa relation avec la direction du courant à travers le détroit; vu que l'eau à l'extrémité du détroit dans l'Atlantique est plus froide que l'eau à l'extrémité ouest vers le golfe Saint-Laurent. Il fallait donc s'attendre à ce que le courant venant de l'est serait le plus froid des deux; et que la température de l'eau pourrait ainsi fournir aux navires une indication de la direction probable du courant.

Les résultats des nombreuses observations faites ont été résumés et mis sous forme de tableaux dans le rapport annuel du département de la marine et des pêcheries pour l'exercice 1894, annexe n° 3, pages 100-102. Ils indiquent qu'il y a une différence peu appréciable dans la température du courant dans les deux directions tant que le courant conserve sa nature de courant de marée, mais la différence est naturellement plus marquée pendant les périodes de flot prédominant dans une direction déjà mentionnée.

Il serait peut-être possible de déterminer au moyen d'observations prolongées le montant de la différence qu'on pourrait s'attendre à trouver dans ces conditions au-dessus ou au-dessous de la température normale pour la saison. Mais on ne pourrait tout au plus prendre la température que pour indiquer la direction prédominante du courant pendant les quelques jours précédents, et on ne pourrait s'y fier pour indiquer la direction réelle à ce moment-là.

La température de l'eau dépend de la présence de la glace dans le détroit. Lorsque la direction prédominante du courant est vers l'intérieur en venant de l'est pendant plusieurs marées consécutives, il attirera indubitablement les icebergs dans le détroit. Le courant venant de l'est est ainsi non seulement froid par lui-même, mais il apporte aussi de la glace qui refroidit encore l'eau dans le détroit. L'eau froide, le courant de l'est et la présence d'icebergs dans le détroit sont donc concomitants.

Il ne faut pas inférer cependant que l'eau chaude dans le détroit indique qu'on n'y rencontrera pas de glace; parce que l'eau dans le détroit peut être relativement chaude bien que les icebergs puissent être nombreux à son entrée autour de Belle-Isle, et peut-être jusque dans le voisinage du cap Norman. Il est possible que cette glace descende vers le sud avec le courant général arctique des deux côtés de Belle-Isle, en passant devant l'entrée du détroit, sans affecter soit la direction du courant soit la température du détroit jusqu'à une grande distance vers l'intérieur.

L'état suivant relatif au courant dans le détroit de Belle-Isle, dans d'autres saisons de l'année, est basé sur des renseignements fournis par M. T. M. Wyatt, qui a été gardien du phare à la Pointe-Amour pendant 15 ans; par M Charles Davis, qui réside à la Baie-Forteau. Au printemps de l'année les vents prédominants soufflent de l'est, et le courant coule aussi continuellement de l'est et ne modère sa vitesse qu'avec la marée, sans changer de direction. La durée de ce courant de l'est varie d'année en année, mais continue ordinairement pendant un ou deux mois dans l'intervalle entre le commencement d'avril et la fin de juin. Un fort vent de l'ouest ou du nord-ouest, cependant, fait couler le courant de l'ouest. Dans l'été les courants sont moins forts et moins persistants, et subissent plus l'influence des marées. Dans l'automne les vents soufflent souvent de l'est dans la dernière partie de septembre et d'octobre, mais plus souvent de l'ouest; et dans l'un et l'autre cas leur direction exerce une influence sur le courant. Plus tard dans l'automne les vents soufflent du nord-ouest et le temps est plus froid. Ces vents continuent à souffler durant les mois d'hiver et maintiennent le courant de l'ouest.

Cet état de chose est déterminé par les incertitudes ordinaires qu'on peut attribuer au temps; et il est à remarquer aussi que les courants sont plus persistants sur la côte nord, où ces observations ont été faites. Les résidants de la côte sud nous laisseraient sous l'impression que les courants sont beaucoup plus réguliers dans leur caractère de courants de marée; mais leurs déclarations paraissent s'appuyer sur les courants dans les eaux peu profondes près de la côte, qui peuvent différer de ceux en plein détroit.

SOMMAIRE POUR LE DÉTROIT DE BELLE-ISLE.

Dans le sommaire qui suit les traits caractéristiques généraux du courant dans le détroit de Belle-Isle sont donnés aussi correctement qu'on peut les déduire de sa manière d'être à l'époque où les observations ont été faites. Les vélocités données ont été mesurées à la profondeur uniforme de 18 pieds.

1. Le courant est fondamentalement de la nature de la marée ; et dans les conditions normales il coule est et ouest avec une vélocité presque égale. Il atteint parfois une vélocité de deux nœuds par heure dans chaque direction.

2. Les conditions sont normales dans les temps ordinaires et lorsqu'il souffle des vents d'ouest modérés.

3. Durant les gros vents, surtout lorsqu'ils soufflent de l'est ou de l'ouest, le courant qui coule dans le sens du vent devient plus fort que le courant contre le vent; et éventuellement le courant peut devenir continuel dans la même direction que le vent.

4. Les plus grandes vélocités du courant qu'on ait observées durant les gros vents (dans les mois de juillet et septembre) ont été comme suit : de l'est 3·15 nœuds, et de l'ouest 2·50 nœuds à l'heure.

5. La présence de la glace dans le détroit et la température de l'eau ont aussi une certaine relation avec la direction prédominante du courant; mais elles ne donnent pas d'indication certaine de sa direction réelle dans le moment.

6. Dans les conditions normales et lorsque l'on tient compte du courant sous-marin et du courant de surface, la différence, en moyenne, est en faveur d'un flot plus considérable vers l'intérieur en venant de l'est.

7. Le flot réel pendant l'année, lorsqu'on inclut l'influence du vent, paraît aussi en somme être plus fort dans la direction intérieure en venant de l'est, que dans la direction extérieure venant de l'ouest.

Courant dans la partie orientale du golfe immédiatement à l'ouest du détroit de Belle-Isle, entre la pointe Riche et les îles des Esquimaux.

D'après les observations faites aux trois stations de cette région du 31 juillet au 3 août, immédiatement après des vents prolongés, le courant ici coulait de l'ouest (magnétique) au centre et sur les deux côtés. La vélocité s'élevait à 0·79 nœud à l'heure au centre et de 1·19 à 1·37 nœud sur les côtés. Cette vélocité, dans la circonstance, est probablement aussi grande qu'elle le sera jamais en venant de l'ouest, par suite des conditions du vent pendant la semaine précédant cette direction du courant.

Du 24 au 31 juillet il y a eu en tout 124 heures de vents d'ouest ayant en moyenne une vitesse de 20 milles à l'heure, et que 48 heures de vents d'est avec une vitesse moyenne de 18 milles à l'heure, ou en tout 2,530 milles de vents d'ouest et 890 milles de vents d'est. Les vents d'ouest ont continué pendant les 1er et 2 août. La couche d'eau mise en mouvement par les vents d'ouest n'avait qu'une épaisseur de 5 à 10 brasses, ce qui tend aussi à démontrer que son mouvement était dû à la direction antérieure du vent.

D'après les traits caractéristiques qui précèdent du courant dans le détroit de Belle-Isle, il est évident qu'un navire peut se trouver en avant ou en arrière de la route estimée, en traversant le détroit. De plus, les navires qui entrent dans le détroit ne doivent pas supposer que le courant est nécessairement pour eux dans leur course à l'ouest pour contourner l'extrémité orientale d'Anticosti, car il est possible que la déviation du courant dans le détroit même, ainsi qu'à l'extrémité est du golfe, soit contre eux.

LE COURANT DE BELLE-ISLE PAR RAPPORT AU GOLFE EN GÉNÉRAL.

Comme le courant du district de Belle-Isle est un courant de marée, il est évident qu'aucun volume d'eau ne peut pénétrer dans le golfe Saint-Laurent par cette voie. Pendant l'été le courant traverse le district dans les deux directions avec une vitesse à peu près égale, et il n'y a qu'une différence en faveur du flot coulant de l'est vers l'extérieur, ce qui, à tout prendre, ne s'élève pas à plus qu'une proportion pour cent modérée. Il y a raison de croire qu'au commencement du printemps la

prépondérance du flot coulant de l'est vers l'intérieur peut être proportionnellement plus grande qu'à d'autres saisons. Il existe des preuves qui démontrent que l'eau descendante peut pénétrer dans le golfe jusqu'à la baie Bonne, sur la côte occidentale de Terreneuve. Mais il n'a pas été découvert de motifs qui fassent supposer que cette eau passe complètement autour de la côte occidentale de Terreneuve pour se jeter dans l'Atlantique par le détroit de Cabot, entre le cap Nord et le cap Ray, suivant la théorie qui a été plus ou moins acceptée jusqu'à maintenant. Toutes les indications contredisent cette théorie, et les résultats du travail de la dernière saison étaient déjà assez concluants pour permettre de dire que la théorie était fausse. Cette conclusion a été de plus corroborée par les recherches de la présente saison, lesquelles indiquent que s'il y a quelque courant général dans l'étendue du golfe, il doit être dans une direction entièrement différente.

On me permettra donc de résumer brièvement les raisons qui me portent à cette conclusion, d'après toutes les preuves que j'ai obtenues durant les deux saisons.

L'eau dans le détroit de Belle-Isle est excessivement claire. Elle est également très froide, et quand elle coule vers l'intérieur sa température jusqu'en septembre est au-dessous de 45° pour la moyenne de sa profondeur, de la surface au fond. Sa densité est aussi élevée que celle d'aucune autre eau du golfe ayant à la surface une moyenne de 1·0244.

L'eau du détroit de Cabot est d'une nature entièrement différente de celle-ci. Dans la plus grande partie de la largeur de ce détroit, elle a la couleur habituelle du vert laiteux de l'eau de mer ordinaire. Le courant coulant en dehors du détroit de Cabot se trouve sur le côté voisin du cap Nord, ou le côté le plus éloigné de Belle-Isle. Cette eau a également une teinte brune; sa température de surface varie de 55° à 65°, sa densité moyenne, jusqu'à une profondeur de dix brasses de la surface, est de 1·0230, et jusqu'à près de vingt brasses, elle est à la fois plus chaude et plus douce que l'eau de Belle-Isle. En conséquence, si l'eau de Belle-Isle a quelque influence sur ce courant, ce ne peut être que d'une manière très indirecte. La plus grande vélocité que l'on remarque au printemps peut être causée jusqu'à un certain point par l'eau qui arrive à Belle-Isle, si son volume est alors considérable. En effet, même si l'eau ne parvient pas au détroit de Cabot, elle peut cependant avoir quelque effet par le déplacement, puisque le volume total de l'eau du golfe doit rester à peu près le même. Mais l'on ne peut même affirmer positivement cette mesure d'influence.

Il y a non seulement cette différence dans la nature de l'eau de ces deux détroits, mais de plus un défaut de rapport entre elles. Les quelques observations faites le long de la côte occidentale de Terreneuve indiquent qu'il existe un léger courant venant du S.-O., ou dans la direction contraire à celle que la théorie suppose. Le lieutenant Betty, du navire de S. M. *Pelican*, qui a passé plus d'une saison à croiser le long de la côte occidentale de Terreneuve, dit que le courant à cet endroit, entre le cap Gregory et la pointe Riche, coule presque constamment du S.-O., et n'est intercepté que par le flux et reflux des marées entrant ou sortant des plus grandes baies situées sur la côte,

On pourrait encore supposer cependant que l'eau qui pénètre dans le détroit de Belle-Isle devrait très probablement sortir par le détroit de Cabot, sous forme d'un courant sous-marin froid. La profondeur totale du détroit de Cabot est de 250 brasses; la plus froide eau forme une couche qui se trouve entre les profondeurs de 30 à 50 brasses, et au-dessous de ce point l'eau se réchauffe en possédant toutefois une densité plus élevée qui varie de 1·0254 à 1·0260. Comme cette couche froide existe aussi dans d'autres parties de l'aire du golfe, on ne peut en tirer l'indication d'aucune direction spéciale; et les traits caractéristiques de l'eau profonde, depuis 100 brasses en descendant, démontrent combien elle diffère de l'eau de Belle-Isle. Les indications obtenues jusqu'à présent démontrent de plus que l'eau profonde à partir de 100 brasses en descendant est entièrement calme.

On ne peut donc trouver aucune confirmation de la théorie qu'un courant constant pénètre dans le golfe par le détroit de Cabot, mais au contraire toutes les preuves obtenues jusqu'ici sont directement en opposition à cette théorie.

EXAMEN GÉNÉRAL DU CÔTÉ SUD-OUEST DU GOLFE.

On s'est de nouveau servi cette année pendant trois mois, du 26 juin au 27 septembre, du steamer *Lansdowne* pour faire les observations sur les courants. Durant cet intervalle de temps il a fallu deux fois faire escale pour s'approvisionner de houille, ainsi que passer plusieurs jours à se procurer de l'eau douce. La température dans le mois d'août a été extraordinairement changeante et orageuse, ce qui a aussi fait perdre du temps. La partie d'exploration comprenait à part moi Mr H. M. Mackay en qualité d'aide; les observations de nuit ont été faites en juillet et août par Mr G. E. Hardie, et en septembre par M. R. E. Tyrwhitt. M. Mackay a également fait des observations météorologiques pendant la saison entière. Le capitaine G. J. W. Bissett commandait le steamer *Lansdowne*, et les autres officiers ont également fait tout ce qu'ils ont pu pour faciliter nos travaux.

L'on a éprouvé beaucoup d'inconvénients faute d'appareils d'ancrage convenables, car il a fallu prendre des dispositions pour mouiller le navire en toute profondeur d'eau jusqu'à 250 brasses. Comme les fonds disponibles n'étaient pas considérables, la saison achevait quand l'on a pu obtenir des appareils d'une nature satisfaisante.

Dans les recherches faites l'année dernière pour s'assurer si l'on pouvait relever quelque courant général dans le golfe venant du détroit de Belle-Isle, l'examen du détroit de Cabot nous a fourni des indices qui portaient dans une direction entièrement différente. L'eau qui s'écoulait aux alentours du cap Nord était d'une façon appréciable plus douce ou d'une densité moins forte que celle de la partie centrale de ce détroit et du côté de Terreneuve. La valeur de cette indication a été notée dans mon rapport de l'an dernier, car elle indiquait une relation possible avec le courant constant qui, d'après les cartes, coule dans une direction est le long de la côte de Gaspé à l'entrée du Saint-Laurent, et que l'on pouvait aussi présumer avoir une basse densité. Bien que ces courants soient à 200 milles de distance, tous deux se dirigent vers le sud-est, ou dans une direction extérieure par rapport au fleuve et au golfe Saint-Laurent, et il y avait de bonnes raisons de croire que tous deux étaient d'une nature constante.

En conséquence l'on avait projeté d'examiner cette année la nature du courant dans la région de Gaspé, ainsi que de s'assurer si l'on pouvait relever sur la largeur du golfe quelque course générale de l'eau qui se relierait à l'eau sortant au cap Nord.

L'entrée du Saint-Laurent entre la côte de Gaspé et l'île d'Anticosti se trouve sur la ligne d'un profond chenal qui les relie à l'océan. Ce chenal coule à partir de l'Atlantique entre les Grands Bancs à l'est et Banquereau et le banc Misaine à l'ouest, ayant une largeur de près de 40 milles et une profondeur continue de presque 250 brasses. Après avoir traversé le détroit de Cabot, il conserve sa largeur et sa profondeur dans le golfe entier, se dirigeant au nord des îles de la Madeleine et entre la côte de Gaspé et Anticosti. Il se continue dans le Saint-Laurent jusque près de l'embouchure du Saguenay, où la profondeur est encore de 150 brasses, et cela à une distance de 420 milles du détroit de Cabot. Un embranchement de ce chenal profond s'étend aussi à partir des îles de la Madeleine sur une certaine distance dans la direction du détroit de Belle-Isle.

On a examiné au commencement de la saison la région située à l'embouchure du Saint-Laurent entre la côte de Gaspé et le Labrador, ainsi qu'autour de l'extrémité occidentale d'Anticosti, afin de connaître quels étaient les traits caractéristiques de l'eau sur lesquels on pouvait faire fond pour en relever avec le meilleur espoir de succès le mouvement. Bien qu'on ait constaté que la couleur de l'eau était d'une façon appréciable différente dans diverses parties du golfe, ce n'est pas là une indication d'un caractère bien défini, toutefois le renseignement peut avoir son utilité. Les deux principaux traits caractéristiques qui ont servi à relever les courants sont la température et la densité de l'eau.

En examinant les températures dans cette région et en les comparant avec les résultats des nombreuses observations que l'on a maintenant faites dans d'autres parties de l'étendue du golfe, il devint bientôt évident que, pour l'objet en vue, l'on ne pouvait faire fond sur la température pour y trouver une indication définie de la direction du mouvement de l'eau. La température de surface en été varie ordinai-

rement d'à peu près 50° à 65°, et si la profondeur augmente, cette température s'abaisse graduellement pour n'être à une profondeur de 40 à 50 brasses que de 30° à 34°, ou pratiquement au point de congélation. Dans les endroits où la profondeur de l'eau est plus grande, l'eau au-dessous devient d'une façon appréciable plus chaude. Il y a cependant des aires considérables dans lesquelles la profondeur est moindre que 50 brasses, et où les conditions sont en conséquence restreintes.

Il semble donc qu'en général la température de l'eau de surface ne fait que s'élever à mesure que la saison avance ; il est également naturel que l'eau se réchauffe à une plus grande profondeur dans les mêmes conditions. Mais cela même a des limites, car dans une profondeur de 50 brasses d'eau l'on n'a pas encore constaté une élévation plus grande de la température que de 32° à 34°, du mois de juin à la fin de septembre.

Dans la région de Gaspé, de même que dans le détroit de Cabot, l'eau la plus froide forme une couche entre les profondeurs de 30 à 50 brasses. On trouve aussi à ces profondeurs dans le voisinage du détroit de Belle-Isle ces mêmes basses températures, bien que là, règle générale, la température à la surface y soit relativement plus basse que dans les autres régions. Comme ces conditions se présentent aux trois angles du golfe, et qu'on les a aussi observées à quelques points intermédiaires, il ne semble pas du tout impossible que cette couche froide puisse s'étendre sur l'aire du golfe, et on ne peut en conséquence en tirer une indication de la direction du mouvement de l'eau.

Au-dessous de cette couche froide, dans l'eau plus profonde du chenal mentionné plus haut, on trouve que la température, de 100 à 200 brasses, varie constamment depuis 38° jusqu'à 41°. C'est le résultat obtenu pendant la dernière saison dans le détroit de Cabot, et le rapport de l'an dernier donne, avec détails, la stabilité des températures actuelles obtenues à différentes dates, à ces profondeurs, de même que les précautions qui ont été prises pour assurer l'exactitude des observations. Dans le cours de la saison actuelle l'on a aussi constaté les mêmes températures à ces profondeurs, de même que les précautions qui ont été prises pour assurer l'exactitude des observations. Dans le cours de la saison actuelle l'on a aussi constaté les mêmes températures à ces profondeurs, entre la côte de Gaspé et Anticosti, endroit qui se trouve à 220 milles plus à l'intérieur que le détroit de Cabot, le long du profond chenal qui part de l'Atlantique. Cette eau profonde, d'après les indications qui ont été obtenues, paraît être aussi absolument calme et n'avoir en conséquence que peu de relation directe aux courants du golfe, en tant qu'ils affectent au moins la navigation.

D'après un nombre limité de déterminations faites dans la partie est du détroit de Cabot, de même que le long de la côte occidentale de Terreneuve et dans le distict de Belle-Isle, la densité de l'eau de surface dans cette région paraît ordinairement varier de 1·0233 à 1·0245. C'est beaucoup comme en plein Atlantique, car la densité de l'eau de surface, au large de la côte de la Nouvelle-Ecosse, varie de 1·0235 à 1·0245. L'eau profonde, cependant, ainsi qu'il a été constaté par des échantillons pris à des profondeurs de 100 et 150 brasses, tant dans le voisinage de Gaspé que dans le détroit de Cabot, a une densité qui varie de 1·0254 à 1·0261. De plus, sur le côté ouest du détroit de Cabot, l'eau qui coule vers l'océan, sur une largeur d'à peu près 10 milles, sur le côté voisin du cap Nord, a une densité à la surface du 1.0220 à 1·0227, et dans la partie ouest du golfe, au large de la côte du Nouveau-Brunswick, il a été trouvé des aires dans lesquelles la densité n'avait pas même 1·0220. Ces densités forment dans tous les cas la véritable gravité spécifique de l'eau réduite à 60° Fahrenheit, et sont déterminées au moyen de salinomètres spécialement inventés à cette fin.

La densité de l'eau profonde de 100 brasses en descendant est très intéressante, en ce qu'elle fournit une explication du fait autrement anormal qu'à 50 brasses on trouve de l'eau plus froide qui y flotte. Elle correspond aussi à la densité de l'eau à des profondeurs semblables au large de la côte de la Nouvelle-Ecosse, ainsi qu'il est rapporté par l'expédition du *Challenger*. Il serait sans doute très intéressant de retracer la relation de cette eau profonde avec celle de l'océan, car le chenal dans lequel elle se trouve coule dans le bassin de l'Atlantique par une profondeur non

interrompue. Mais cette recherche ne promet aucun résultat d'une importance pratique immédiate.

D'un autre côté la densité de l'eau à la surface, qui sert de mesure pour connaître le degré de salure de l'eau, ou la quantité d'eau douce avec laquelle elle est mélangée, est d'une valeur spéciale dans les régions en question. La différence distincte dans la densité ainsi que décrite plus haut fournit une indication qui est beaucoup plus définie que la différence de la température pour relever quelque courant général dans cette partie du golfe.

La température, de même que la densité de l'eau, peuvent aussi servir indirectement à faire connaître la distribution du poisson, car l'on a constaté sur d'autres côtés que leurs migrations dépendent en grande partie de ces éléments. La profondeur à laquelle la couche froide se présente peut avoir quelque effet à cet égard, car le poisson préfère d'habitude l'eau froide. On peut aussi noter le fait que le fond, à la plus grande profondeur de 150 à 250 basses, d'après les échantillons que l'ancre en a rapportés, se compose d'une vase molle d'un bleu brunâtre à la couleur d'ardoise, et les plantes marines qui y croissent, si l'on en juge par les spécimens parvenus à la surface, comprennent principalement les plumes de mer et autres plantes à longues tiges dont les racines se forment dans les fonds vaseux. Il ne paraît donc pas y avoir à ces profondeurs beaucoup de nourriture qui y attire le poisson. L'examen de ces conditions pourrait être très utile en présence de la grande valeur annuelle des pêcheries du Canada.

Comme les indications mentionnées plus haut suffisaient à titre de préliminaire, l'on a fait un examen soigneux du courant même de Gaspé. Cela a pris le mois de juillet, et la région que l'on a choisie pour cette fin se trouvait située entre la côte de Gaspé et l'île d'Anticosti. Cette région est limitée par les lignes riveraines s'étendant à partir de la pointe Renommée jusqu'au cap Rosier, du côté de Gaspé, et à partir de la pointe Ouest jusqu'à la pointe Sud-Ouest, du côté d'Anticosti. Ces lignes riveraines sont parallèles les unes aux autres sur une distance de 40 milles, et les courants devaient y être probablement en conséquence plus réguliers et moins troublés que dans les unes ou les autres des aires plus ouvertes immédiatement au nord-ouest et au sud-est. On a aussi examiné les courants du chenal Mingan, au nord d'Anticosti, et l'on a ainsi obtenu des renseignements sur les deux passages par lesquels le fleuve Saint-Laurent communique avec le golfe.

Comme on s'y attendait, l'on a trouvé que l'eau qui coule dans une direction sud-est le long de la côte de Gaspé avait distinctement une moindre densité, ou était plus douce que l'eau de mer ordinaire, particulièrement près de la surface. On s'est d'abord assuré des mouvements du courant et de ses autres traits caractéristiques, puis on s'est ensuite efforcé à retracer l'eau au moyen de sa plus basse densité sur la largeur du golfe dans la direction du Cap Nord. Pour cela l'on a obtenu la densité de l'eau le long d'une série de sections ainsi qu'à différentes profondeurs entre la surface et 50 brasses, ou même aussi bas que la profondeur à laquelle l'on avait trouvé l'eau la plus froide. Pour les fins de la comparaison c'est la densité de l'eau à 10 et 20 brasses qui a surtout servi, parce qu'en choisissant une profondeur plus grande il y avait des aires considérables où il y aurait eu interruption à cause des bancs moins profonds, puis d'un autre côté les influences troublantes des vents variables doivent être nécessairement moins marquées à ces profondeurs qu'à la surface.

Ces lignes de section ont été tirées entre Gaspé, Anticosti et le banc des Orphelins, dans le voisinage des îles de la Madeleine, et sur des lignes s'étendant au nord-est à partir du Cap-Breton. Il a été nécessaire de faire les déterminations de la densité à l'époque, car il s'agissait de retracer l'eau, et de s'assurer des limites des aires de moindre densité, sans avoir aucun indice préalable pour nous faire découvrir où se trouvaient probablement ces limites. De plus, en revenant vers Gaspé on a tiré des lignes additionnelles à partir de la côte occidentale du Cap-Breton jusqu'aux îles de la Madeleine, et l'Ile du Prince-Edouard, pour connaitre d'une manière plus définie de quelle direction venait l'eau qui coule au cap Nord dans une direction sud-est. Plusieurs des lignes de section dans le voisinage des îles de la Madeleine et d'Anticosti ont été aussi tirées une deuxième fois afin de s'assurer jusqu'à

quel point les résultats obtenus pouvaient être exposés au changement, ou si l'on pouvait les considérer comme permanents.

Ce travail a été en grande partie fait pendant le mois d'août, et l'on a passé le restant du temps disponible à faire un nouvel examen des courants dans la région de Gaspé pour les comparer avec leurs traits caractéristiques obtenus en juillet.

Je ne puis dans le moment, immédiatement à la fin de la saison, donner des résultats satisfaisants de nos travaux, et je dois prendre le temps de préparer des cartes et sections afin d'indiquer la distribution de l'eau des différentes densités que l'on a rencontrées, ainsi que les déductions qu'on en peut tirer relativement à la circulation générale. Il me faut aussi étudier la relation du courant au vent, car les influences troublantes du vent occasionnent des complications considérables dans le mouvement des courants.

Dans l'intervalle il peut être dit en termes généraux que la densité de l'eau sur le côté sud-ouest du golfe était distinctement plus basse que plus loin en gagnant la région centrale. Cette aire d'eau de moindre densité est approximativement limitée par une ligne partant de la pointe sud-ouest d'Anticosti et allant à l'île Saint-Paul, Cap-Breton, et c'est dans la direction de cette ligne que doit se produire tout mouvement lent ou courant d'un caractère général dans l'étendue de golfe.

LE COURANT DE GASPÉ.

Il peut aussi être avantageux de donner tout de suite quelques notes concernant le courant le long de la côte de Gaspé, et particulièrement de mentionner quelques déviations exceptionnelles du courant au sujet desquelles il n'y avait pas jusqu'à présent d'informations.

La carte de l'amirauté, intitulée : " Entrée du fleuve Saint-Laurent ", n° 1631, indique qu'un courant coule constamment le long de la côte de Gaspé d'une direction nord-ouest, à environ trois milles au large du rivage. Dans les distances données aux navires qui mettent à la voile il est dit que ce courant peut se faire sentir jusqu'à neuf ou douze milles de terre. La carte porte aussi une autre ligne d'un courant stable à partir du voisinage du cap Madeleine jusqu'à la pointe Sud-Ouest, lequel traverse ainsi le milieu du passage entre la côte de Gaspé et Anticosti. C'est cette ligne centrale de courant que la carte générale du golfe du Saint-Laurent, n° 2516, représente seule. On explique cependant dans les déviations données aux navires qui mettent à la voile que le courant ne suit pas ces deux lignes à la fois, et le changement d'une direction à l'autre est attribué à l'influence des vents du sud-ouest,

Il a été constaté que la première de ces lignes représentait bien la direction ordinaire du courant le long de la côte de Gaspé. L'autre ligne doit être naturellement regardée comme un direction alternative que le courant peut prendre, à moins que dans certaines époques le courant ne s'étende au loin et soit faible. Lorsque le courant se trouve dans la position indiquée par la ligne qui traverse le milieu du passage, il se peut même qu'il y ait alors changement de la direction du courant le long de la côte de Gaspé. On a constaté que la méthode des sections de densité, décrite plus haut, avait une grande valeur pour localiser le courant en temps donné sur une vaste surface, par la comparaison avec les observations régulières de vélocité et de direction du courant obtenues par le steamer, lorsqu'il mouillait aux différents postes.

Ces changements dans la position du courant sont peut-être dus à son déplacement par l'effet du vent. Il y a aussi dans sa vélocité des fluctuations qui doivent être probablement attribuées à l'influence des marées. Il est à espérer qu'on pourra faire la lumière sur ces effets relatifs, et les conditions d'après lesquelles ils se présentent, quand l'on aura étudié les observations qui ont été faites.

Je donnerai maintenant sans entrer dans les explications les notes suivantes au sujet du courant de Gaspé et de ses directions particulières, afin de faire connaître qu'il est possible que ces directions du canal se rencontrent. Les vélocités ont été mesurées pendant que le steamer mouillait aux différents postes au moyen d'un mesureur de courant, à la profondeur type de 18 pieds. Les directions mentionnées sont magnétiques, la variation magnétique étant de 28° ouest.

La plus grande vélocité du courant sur la côte de Gaspé, alors qu'il coulait parallèlement au rivage de la direction nord-ouest habituelle, a été observée à un poste situé à 5 milles au large de la pointe Renommée, le 5 juillet. La vélocité était alors de 2·81 nœuds à l'heure.

L'exemple le plus frappant d'un changement de ce courant a eu lieu du 27 au 31 juillet. Il y a raison de croire que pendant ces jours le courant au large de la pointe Renommée a coulé d'une façon continue du sud-est, ou en sens contraire à sa direction ordinaire. D'après les observations faites à un poste situé à 3½ milles au large de la pointe Renommée la plus grande vélocité du courant, venant de cette direction sud-est, a eu lieu le 31 juillet, alors qu'elle s'est élevée à 1·43 nœud à l'heure.

Il est possible également que le courant coule directement pendant un court espace de temps vers la rive ou au large, comme les cas suivants le démontrent :

Le 11 juillet, à un poste situé à 13 milles N.-E. par E. du Cap-Rosier le courant a tourné du N. à l'E.N.-E., et est revenu au N. Il a coulé pendant deux heures de l'E.N.-E., ou directement sur le rivage, avec une vélocité d'un peu plus d'un nœud. La nuit suivante il a de nouveau tourné dans la même direction, et a coulé pendant deux heures de l'E.N.-E., avec une vélocité de près d'un nœud à l'heure.

Le 17 septembre, à un poste situé à 4½ milles E.N.-E. de l'anse Griffin, le courant a coulé pendant 4½ heures de directions venant entre l'E. S. E. et l'E. par N., lesquelles allaient toutes au rivage. La vélocité dans ces directions variait de un nœud à un nœud et un tiers à l'heure.

A deux postes situés respectivement à 4 milles au large de la pointe Renommée, et à 5 milles au large de l'anse Griffin, le courant dans deux occasions, bien que sa direction fut changeante, a coulé pendant environ une heure au large avec une vélocité de plus d'un demi-nœud.

Le 22 juillet également, sur la côte sud d'Anticosti, à un poste situé à 5½ milles du rivage et à l est de la baie Ellis, le courant a coulé pendant 5 heures de directions entre l'O. S.-O. et l'O. par N., ou presque directement sur le rivage, avec une vélocité qui atteignait une moyenne de plus de trois quarts de nœud.

Pendant la nuit du 24 juillet, au poste situé à 6½ milles au large de la rive sud d'Anticosti, et à 15 milles à l'ouest de la pointe Sud-Ouest, le courant a coulé pendant trois heures de directions entre l'O. et le S.-O., ou directement sur le rivage, avec une vélocité d'un peu plus d'un demi-nœud. Quelques heures plus tard la direction à ce poste pendant deux heures s'éloignait du rivage, et la vélocité était un peu moindre. On a demandé aux principales compagnies de steamers de coopérer aux travaux de cette saison, en tenant note sur le journal du bord des courants que l'on rencontrerait dans le golfe, afin de les comparer aux résultats obtenus par nos observations. Il a été préparé des blancs dans lesquels l'on divisait l'aire du golfe par régions, suivant les routes des différents steamers, et sur lesquels l'on demandait d'indiquer la direction du courant. Ces blancs ont été fournis aux compagnies suivantes :

MM. H. et A. Allan, de la Ligne Allan ; D. Torrance et Cie, de la Ligne Dominion ; D. W. Campbell, de la Ligne Beaver ; Kingman, Brown et Cie, de la Ligne Black Diamand ; J. G. Brock, de la Compagnie de steamers de Québec, ainsi qu'à la Ligne de Gaspé et de la Baie-des-Chaleurs. Le département doit des remerciements à ces compagnies de même qu'aux capitaines de leurs steamers, pour la peine qu'ils se sont donnée à cet égard, et les notes auront sans doute une grande valeur.

L'examen des deux entrées du golfe Saint-Laurent fait l'année dernière afin de connaître leur relation avec l'Atlantique, et les recherches plus considérables de la circulation dans l'intérieur du golfe qui ont eu lieu cette année, ne nous ont pas seulement fourni un important renseignement relativement aux courants dans ces régions, mais servirent encore de base générale pour poursuivre avec plus d'avantages l'étude plus approfondie de la nature des courants dans d'autres régions du golfe.

Comme les courants constatés dans l'aire du golfe n'avaient ordinairement qu'une force de un à deux nœuds à l'heure, et qu'ils atteignaient rarement trois nœuds, ils sont très exposés à subir l'influence du vent. Ils paraissent aussi subir plus ou moins l'influence des marées, lesquelles à leur tour sont affectées par le baro-

mètre. Donc, il faudra faire des recherches patientes pour obtenir des renseignements complets sur ces courants dans toutes les variétés de conditions qui peuvent se présenter. Il est donc d'autant plus nécessaire de porter une attention spéciale aux régions que traversent les principales routes de steamers, afin que les résultats obtenus puissent être d'une valeur pratique directe.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. BELL DAWSON,

Directeur dn service maréométrique.

ANNEXE N° 4.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

M. William Smith,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le vingt-quatrième rapport sur le service météorologique, qui couvre la période de temps comprise entre le 1er juillet 1894 et le 30 juin 1895, ainsi que les rapports des inspecteurs et les rapports concernant les observatoires de Québec et de Saint-Jean (annexes A, B et C).

Depuis mon dernier rapport les observatoires suivants ont été établis :—

Ontario.

Classe I.—

Martin's-Falls.......................................James G. Christie.

Classe II.—

Sainte-Anne.......................................George Harcourt.
Stouffville.......................................Thomas Smith.
Mill-Brook.......................................A. Leach.

Classe III.—

Saint-Thomas.......................................E. C. Tetterington.

Québec.

Classe II.—

Roberval.......................................B. A. Scott.
Grosse-Ile.......................................Médecin surintendant.

Nouvelle-Ecosse.

Classe II.—

New-Glasgow.......................................W. H. Magee, B.A.

Ile du Prince-Edouard.

Classe III.—

Georgetown.......................................J. H. Byrne.

Terreneuve.

Classe II.—

Battle-Harbour...J. H. Bennet, M. D.

Territoires du Nord-Ouest.

Classe I.—

Norway-House...George Chute,

Classe II.—

Lac-aux-Canards...Inspecteur D. A. E. Strickland, I. C.
Mâchoire-d'Orignal...J. H. Fingland, I. C.
Cannington, Manor...Ernest Humphrey.

Classe III.—

Pense...B. Spring-Rice.

Colombie anglaise.

Classe I.—

Ile Kuper...Rév. R. J. Roberts.

Classe II.—

Kaslo...J. Wm. Cockle.
Chilliwack...John A. Logan.
Bella Coola...Mlle G. Sangstaid.
Kamloops...E. T. W. Pearse.

Classe III.

Goldstream-Lake...Wm. W. Ralph.
Penticton...R. Paton.

Les postes de Banff, T. N.-O., de Rivers-Inlet, C.-A., et d'Haileybury, Ont., ont été élevés de la 2me à la 1re classe. On a aussi fourni au poste de l'île de Kuper, C.-A., un instrument enregistreur du soleil, et les notes ont été régulièrement transmises depuis le mois de février dernier. Il a été également fourni des instruments à un poste situé à mi-chemin dans le district de Yale, mais jusqu'à présent ce dernier n'a pas envoyé de rapport.

Les observations, qui avaient été suspendues pendant quelque temps à Wanstead, comté d'Essex, Ontario, par suite de l'absence de l'observateur, ont été reprises.

POSTES FERMÉS.

Au nombre des postes fermés se trouvent ceux de Courtright, Ont., où les observations ont cessé par suite de raisons personnelles, et de Norwood, Ont., à cause du décès du révérend M. Carmichael. Le poste de Fort-Ellice, Man., a été aussi fermé, parce que l'observateur en trouvait les charges trop onéreuses.

Les observateurs du Manitoba et d'Ontario persévérèrent, sous la direction de leurs départements d'agriculture respectifs, à faire le travail du bureau météorologique, et depuis que l'on publie les cartes mensuelles de la température, leur zèle les a portés à augmenter le champ de leurs opérations, et ils nous fournissent promptement, dès le commencement du mois, les informations nécessaires.

L'augmentation la plus remarquable a eu lieu dans la province de la Colombie anglaise, dans laquelle, à raison de sa topographie particulière, il fallait établir des postes plus rapprochés que dans les autres provinces. C'est ce qui a été parfaitement compris par le ministre de l'agriculture et son sous-ministre (M. J. R. Anderson), et notre bureau leur est particulièrement endetté pour leur coopération zélée dans le choix des postes et la nomination d'observateurs capables.

Les agents du chemin de fer Canadien du Pacifique continuent à tenir note des observations faites sur certaines parties de la ligne, mais par suite de la nature des fonctions qu'ils ont à remplir et de leur éducation antérieure il faudrait, sauf pour

quelques-uns, non seulement inspecter leurs bureaux de trois à quatre fois chaque année, mais encore consacrer quelque temps à leur enseigner la manière de faire les observations. En effet les changements fréquents qui surviennent dans le personnel du chemin de fer font que l'on déplace un bon observateur pour y envoyer une autre personne n'ayant aucune connaissance antérieure des instruments ou du mode d'observation.

Je suggérerais que l'on accorde une légère gratification à la classe générale des observateurs volontaires; un bon nombre font depuis des années des observations sans qu'on ait autrement reconnu la chose que par la carte accusant réception du résultat de leur travail.

BUREAU CENTRAL.

Au commencement de l'année dernière M. Carpmael, qui avait servi de 1872 à 1879, en qualité de sous sur ntendant et plus tard comme directeur du service météorologique, a dû abandonner ses fonctions pour des raisons de santé, et au mois de mai il est parti pour l'Angleterre espérant qu'un changement d'air lui serait avantageux. Je fus alors chargé de l'observatoire magnétique et du service météorologique en son absence. En octobre M. Carpmael est mort en Angleterre, et j'ai continué à remplir les fonctions de directeur. Le 28 décembre ma nomination en qualité de directeur paraissait à l'officiel, mais il n'a pas été fait d'autre nomination dans le personnel des fonctionnaires et inspecteurs de ce service pour me remplacer, en sorte que le travail doit maintenant se faire avec un nombre moins grand d'employés qu'autrefois. En janvier l'on a nommé un jeune homme, M. W. R. Kingsford, pour aider dans le bureau de la correspondance et y remplacer M. C. E. Tweedie, qui depuis s'occupe de la partie statistique du service. Le travail du bureau a considérablement augmenté pendant la dernière année, par suite principalement de la publication d'une carte mensuelle, de l'envoi des données météorologiques au directeur du service maréométrique, et de l'effort qui a été fait pour la publication jusqu'à date du rapport annuel et de la revue de la température mensuelle. J'ai raison de croire que l'on obtiendra ce dernier résultat dans un avenir prochain.

SERVICE DES SIGNAUX DE TEMPÊTES.

Il n'y a pas eu dans le courant de l'année dernière un grand nombre de violentes tempêtes, bien que plusieurs tempêtes de force modérée aient eu lieu, particulièrement en octobre et novembre. Nous n'avons pas eu non plus de ces ouragans des Antilles du mois d'août, tandis que l'année précédente pas moins de quatre de ces derniers s'étaient fait sentir au Canada.

Sauf quelques exceptions, s'il y en a eu toutefois, les importantes tempêtes de l'année ont été signalées, et un avis en avait été donné de douze à vingt-quatre heures avant leur arrivée. La plus forte tempête de l'année a sévi le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse et dans les provinces maritimes en général, pendant la nuit du 4 au 5 de février. Cette tempête avait été signalée le 4 à 11 a.m., ce qui donnait à peu près douze heures d'avis. On rapporte de Liscomb que cette tempête a été la plus violente de l'année, et que la mer était épouvantable. A Port-Morien le brise-lames a été littéralement coupé en deux par les énormes vagues de la hauteur de montagnes, et à cet endroit, d'après ce que l'on rapporte encore, "il n'y avait pas eu de tempête pareille depuis l'ouragan mémorable d'août 1873". La même tempête a causé d'immenses dommages à Ingonish et plusieurs autres endroits. Les autres tempêtes remarquables ont eu lieu aux dates suivantes: le 14 octobre il y a eu gros temps dans le golfe et les provinces maritimes, mais un avis de vingt-quatre heures l'avait annoncé; le 26 et le 27 novembre, gros temps sur les lacs, annoncé par un avis de douze heures, et durant la nuit du 27 décembre et le lendemain, 28, une tempête a balayé les provinces maritimes, mais on avait donné avis vingt-quatre heures à l'avance qu'elle s'approchait.

Il a été érigé un mât de signaux de tempêtes à Georgetown, I.P.-E., et les signaux ont été confiés aux soins de M. J. H. Byrne, jeune.

De nouveaux mâts de signaux de tempêtes remplacent à Yarmouth, N.E., et Sydney-Nord, N.-E., les anciens qui étaient pourris. Le mât de Souris, I.P.-E., a été transporté de l'endroit où il se trouvait sur le rivage à la colline immédiatement en face du débarcadère, et l'on a érigé un mât à Amherstburg sur le nouveau quai de l'aqueduc, au lieu de celui du quai de la Compagnie de houille Mullen-Garfield.

TABLEAU I.

Le tableau suivant donne le nombre des avis qui ont été distribués et la moyenne de ceux qui se sont réalisés :

Année.	Nombre total d'avis.	Nombre d'avis qui se sont réalisés.	Proportion pour 100.
1877	743	510	68·6
1878	860	673	78·3
1879	712	591	83·0
1880	889	736	82·8
1881	854	727	85·1
1882	841	658	78·2
1883	1,085	858	79·1
1884	798	663	83·2
1885	830	741	89·3
1886	906	799	88·2
1887	1,093	972	88·9
1888	897	758	84·5
1889	1,126	926	81·3
1890	1,199	987	82·3
1891	1,017	826	81·2
1892	1,161	888	80·7
1893	1,317	1,118	84·9
1894	1,333	1,149	86·2
1895—six mois—1er janvier au 30 juin	298	259	86·9

PRONOSTICS DE LA TEMPÉRATURE.

La distribution des pronostics de la température s'est faite régulièrement pendant la période couverte par ce rapport; ces pronostics ont été publiés tous les jours par les principaux journaux du Canada, et de plus affichés dans environ 1,500 bureaux de télégraphe dans le Manitoba, l'Ontario, Québec et les provinces maritimes.

Depuis le mois de septembre dernier l'on a télégraphié chaque matin à 10.15 a. m., aux maîtres de havre ou autres personnes dans les différents ports principaux des lacs et des provinces maritimes, un bulletin en sus des pronostics ordinaires. D'habitude le bulletin contenait un pronostic sur la force et la direction du vent pendant les 36 heures suivantes, mais chaque fois qu'on l'a jugé à propos, il comportait un état général sur le mouvement probable des tempêtes. J'éprouve beaucoup de plaisir à faire rapport que ces bulletins ont eu un très grand succès, et qu'on les affiche maintenant chaque jour à vingt-huit ports, savoir : Port-Arthur, Saut-Sainte-Marie, Collingwood, Owen-Sound, Sarnia, Amherstburg, Hamilton, Port-Colborne, Port-Dalhousie, Toronto, Kingston, Saint-Jean, Halifax, Guysborough, Liscomb, Port-Morien, Sydney, Digby, Shelburne, Liverpool, Bridgewater, Lunenburg, Parrsborough, Charlottetown, Tignish, Alberton, Summerside et Georgetown. Le 4 janvier une circulaire a été adressée aux maîtres de havre de ces endroits, leur demandant de faire rapport de l'heure à laquelle avait lieu l'affichage des bulletins, etc., et l'on trouvera plus bas des extraits de quelques-unes des réponses reçues.

Yarmouth, N.-E.—" Les bulletins de la température sont affichés régulièrement dans un endroit bien en vue sur la rue du Bord-de-l'Eau (*Water Street*), où les marins ne peuvent manquer de les remarquer. Ces derniers ont d'ailleurs déjà pris l'habitude de venir les consulter. Pas plus tard que la semaine dernière deux navires que je sais ont profité de l'avis donné par votre rapport et ont ainsi échappé à une terrible tem-

pête qui a causé bsaucoup de dégâts tout le long de la rive américaine, comme je l'ai appris. On est venu ce matin de la part de deux goélettes de pêcheurs, la *Roulette*, de Boston, et l'*Ernest Norwood*, de Digby, ainsi que d'un trois-mâts appelé *J. W. Durvant*, demander notre rapport pour demain, avant de décider si l'on se ferait ou non remorquer en mer. Vous avez si exactement prédit le temps que nous devions avoir, que le public marin a confiance dans votre bulletin, et comme il n'y a pas eu plus de deux ou trois cas d'erreurs pendant le même nombre de mois, je n'ai pas de doute que les pronostics ont eu et auront encore pour résultat, si on continue de les donner, de sauver la vie et la propriété." (Signé) EBEN SCOTT, maître de havre.

Lunenburg, N.-E.—" Je suis certain que le bulletin est très avantageux à ceux qui prennent la mer. Par exemple la grande goélette *Narcissus*, à destination des Antilles, a retardé son départ de deux ou trois jours par suite de notre avis que la tempête s'approchait. J'ai aussi posé les questions à un certain nombre de capitaines et de propriétaires de navires, et tous disent qne le bulletin est très satisfaisant." (Signé) W. H. BEGG, maître de havre.

Georgetown, I.P.-E.—" Ces rapports sont d'une valeur inappréciable, mais il faudrait les afficher ici plus à bonne heure. De 2 heures à 5 heures n'est pas satisfaisant. Je les considère d'une grande importance pour les marins et les bateaux pêcheurs en général." (Signé) SAMUEL HEMPHILL, maître de havre.

Pictou, N.-E.—" Je ne puis vous donner une réponse définitive quant au nombre des personnes qui ont été influencées par les avis, mais je suis convaincu qu'une grande partie des caboteurs les ont soigneusement notés et ont agi en conséquence." (Signé) JOHN GUNN, maître de havre.

Sydney-Nord, N.-E.—" Il est à ma connaissance que dans la saison des affaires des capitaines sont venus lire les bulletins et ont décidé de ne pas prendre la mer avant d'avoir un temps plus favorable. Je crois qu'il sera à propos de continuer l'envoi du bulletin, dès que viendra le printemps." (Signé) GEORGE B. MOFFAT, maître de havre.

Saint-Jean, N.B.— " Le bulletin est très apprécié des marins. J'ai plusieurs fois entendu dire qu'il était utile." (Signé) D. L. HUTCHISON, directeur de l'observatoire de Saint-Jean.

Liscomb, N.-E.—Nous savons qu'il sera d'un grand avantage aux pêcheurs de cette localité, car dans chaque cas depuis qu'on les reçoit les prédictions ont été absolument exactes. Naturellement c'est du nouveau pour ici, et la population en général n'a pas d'abord fait grand cas des bulletins, mais comme les pronostics ont été exacts, les gens les recherchent maintenant afin de connaître quel temps il fera le lendemain. Il y a presque chaque nuit des navires de pêche dans le port, et je suis bien certain que les bulletins sont très appréciés par les pêcheurs." (Signé) JAMES HEMLOW, jeune.

Port-Morien, N.-E.—" Je considère qu'ils sont avantageux aux marins et aux pêcheurs; ces personnes attendent le rapport chaque jour." (Signé) HERBERT McDONALD, maître de havre.

Les maîtres de havres d'autres ports font également les commentaires les plus favorables.

La demande de la part de personnes de Toronto et d'endroits éloignés de pronostics spéciaux continue d'augmenter, et dans chaque cas ces pronostics ont été envoyés tout de suite à ceux qui les demandaient.

Avis de l'approche de tempêtes a été donné comme par le passé aux compagnies de chemin de fer, qui paraissent les apprécier beaucoup.

Les signaux indicateurs de la température ont été déployés pendant l'été sur les trains du matin dans les provinces d'Ontario, de Québec, et maritimes.

La proportion pour cent des pronostics qui se sont réalisés pendant l'année a été pour le moins aussi forte que celle des dernières années.

Le tableau suivant (n° 2) indique les prédictions et la proportion pour cent de celles qui ce sont réalisées dans chaque district, chaque mois et pendant la période entière :

NOMBRE de prévisions données en proportion de celles qui se sont réalisées

Mois.	Manitoba.					Lacs d'en bas.					Haut du Saint-Laurent.				
	Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.			
		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.
1894.															
Juillet	81	70	8	3	91·4	110	94	13	3	91·4	105	87	11	7	88·1
Août	88	69	8	11	83·0	105	82	10	13	82·9	101	84	11	6	88·6
Septembre	92	72	12	8	84·8	115	89	17	9	84·8	97	78	12	7	86·6
Octobre	99	63	18	18	72·7	125	89	14	22	76·8	111	73	18	20	73·9
Novembre	107	76	14	17	77·6	131	102	20	9	85·5	120	94	18	8	85·8
Décembre	89	58	16	15	74·2	116	90	19	7	85·8	103	82	14	7	86·4
1895.															
Janvier	92	62	22	8	79·3	125	77	36	12	76·0	109	74	21	14	77·5
Février	80	67	7	6	88·1	103	80	13	10	84·0	94	71	16	7	84·0
Mars	84	61	11	12	79·2	106	66	17	23	70·3	99	78	15	6	86·4
Avril	84	66	12	6	85·7	97	77	14	6	86·6	99	88	6	5	91·9
Mai	84	65	13	6	85·1	113	97	7	9	88·9	93	75	10	8	80·6
Juin	81	50	20	11	74·1	106	84	13	9	85·4	92	71	13	8	84·2
Total	1,061	779	161	121	81·3	1,352	1,027	193	132	83·2	1,223	955	165	103	84·5

dans chaque district, chaque mois, depuis juillet 1894 jusqu'à juin 1895.

Bas du Saint-Laurent.					Golfe.					Provinces maritimes.					Total.				
Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.			
	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie	Non réalisées.	Proportion.
95	77	12	6	87·4	90	70	13	7	85·0	97	73	13	11	82·0	578	471	70	37	87·5
95	78	12	5	88·4	98	80	8	10	85·7	102	90	8	4	92·2	589	483	57	49	86·8
95	72	8	15	80·0	97	72	16	9	82·5	97	70	14	13	79·4	593	453	79	61	83·1
109	75	16	18	76·1	115	77	20	18	75·7	116	89	18	9	84·5	675	466	104	105	76·7
118	96	14	8	86·4	119	99	12	8	81·5	119	93	18	8	85·7	714	560	96	58	85·0
104	83	9	12	84·1	97	68	12	17	76·3	110	75	13	22	74·1	619	456	83	80	80·4
99	69	15	15	77·3	91	67	11	13	79·7	109	76	24	9	80·7	625	425	129	71	78·3
91	75	10	6	87·9	95	77	13	5	87·9	109	90	12	7	88·1	572	460	71	41	86·6
97	71	14	12	80·4	96	78	10	8	86·5	104	68	21	15	75·5	586	422	88	76	79·5
98	78	15	5	87·2	96	86	9	1	94·3	110	94	11	5	90·5	584	489	67	28	89·5
92	64	15	13	77·7	87	70	7	10	84·4	98	73	17	8	83·2	567	444	69	54	84·4
88	58	15	15	74·4	91	66	19	6	83·0	105	80	17	8	84·3	563	409	97	57	81·3
1,181	896	155	130	82·3	1,172	910	150	112	83·5	1,276	971	186	119	83·3	7,265	5,538	1,010	717	83·3

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La carte se publie chaque mois dans le but de bien faire connaître à la partie agricole comme à toute autre intéressée de la société, les conditions météorologiques régnantes, et l'avancement des saisons dans les différents endroits du Canada; pour cette fin on la publie quelques jours après la fin de chaque mois et elle contient des notes sur la poussée des feuilles et l'éclosion des fleurs sur les arbres et arbustes, l'arrivée des oiseaux, l'état des récoltes, etc. Le public en général porte un grand intérêt à cette carte, et les observateurs volontaires ont montré tant de zèle à augmenter leur travail que nous recevons maintenant des données climatologiques et météorologiques en une abondance qu'on ne pouvait se procurer auparavant, ce qui sera très précieux si l'on croit à propos avant longtemps de préparer quelque travail sur la climatologie du Dominion.

Afin de faciliter aux marins des provinces maritimes la connaisance des renseignements sur la température, le directeur de l'observatoire de Saint-Jean reçoit depuis le printemps dernier un bulletin quotidien très détaillé, contenant les rapports de 9 a.m. des huit stations des provinces maritimes et de la Nouvelle-Angleterre, un état général de la pression barométrique et des conditions de la température sur le continent, aussi qu'un pronostic pour une période aussi longue qu'on croit à propos de le donner. Au bas de la formule du bulletin se trouve la note suivante: "Il sera répondu sans retard aux messages demandant des rensignements sur la température et venant des ports où le bulletin du matin n'est pas affiché à l'adresse de l'observatoire de Saint-Jean. Le coût de la dépêche et de la réponse est celui d'un seul message et doit être payé par celui qui demande le renseignement". De cette façon tous les marins peuvent se procurer les pronostics. Il est très à propos d'ajouter que M. Hutchinson a travaillé avec la plus grande énergie et le plus grand zèle à accroître l'utilité du service dans les provinces maritimes. Depuis le mois de mai l'on envoie le même bulletin à M. Allison, notre agent à Halifax, et ce dernier le fait afficher chaque jour à neuf endroits différents de la cité, et publier dans quelques-uns des journaux du soir.

J'ai visité en décembre dernier Washington et New-York dans le but d'examiner les méthodes de fonctionnement du bureau météorologique des Etats-Unis et d'adopter dans le service canadien les méthodes que l'on croirait convenables. J'ai été frappé de l'administration admirable du service dans ce pays, ainsi que du zèle ardent déployé par tous pour perfectionner leur travail. J'ai certainement tiré grand profit de l'inspection de leurs instruments et appareils, mais j'en suis cependant venu à la conclusion que nos méthodes de pronostics et leur dissémination sont aussi bonnes que celles en vogue aux Etats-Unis.

J'avais apporté un baromètre étalon que j'ai soigneusement comparé à celui des Etats-Unis.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE DES ÉTATS-UNIS.

Le chef du service des Etats-Unis a continué l'échange des rapports, et je désire lui exprimer ma vive appréciation de la courtoisie constante qui a marqué toute la correspondance faite avec lui.

SERVICE HORAIRE.

La méthode suivie pour ce service ainsi qu'un tableau des différences relevées aux divers observatoires seront trouvés au rapport concernant l'observatoire magnétique.

Le rapport concernant l'observatoire de Québec forme l'annexe B.

Le rapport concernant l'observatoire de Saint-Jean forme l'annexe C.

Le rapport concernant l'observatoire du collège McGill forme l'annexe D.

PUBLICATIONS.

Les publications de ce bureau sont fréquemment demandées par des personnes ou des institutions dans différentes parties de l'univers. Plus de 800 exemplaires du *Monthly Weather Review* sont distribuées immédiatement après leur publication, et depuis le mois de janvier l'on a publié 400 exemplaires de la carte de la température.

BIBLIOTHÈQUE.

Nous avons reçu dans le cours de l'année 280 volumes, dont la plupart étaient des rapports annuels, brochures et revues publiés par les principales institutions astronomiques, météorologiques et magnétiques du monde.

La bibliothèque est encombrée depuis les derniers six ou sept ans, et l'on doit maintenant lier en paquets et empiler les publications reçues, en sorte qu'il est difficile de garder un catalogue ou de pouvoir consulter les livres. Il sera nécessaire d'avoir plus d'espace et de préparer un nouveau catalogue de la bibliothèque. Comme il a été relié très peu des publications depuis les dernières neuf années, l'on possède actuellement beaucoup d'œuvres à consulter qu'il faudra faire relier.

INSPECTION DES POSTES.

Cette année 67 postes ont été inspectés. Sur ce nombre M. Webber en a inspecté 43, M. Payne 23, et M. Denison 1.

Ces rapports constituent l'annexe A. Ils indiquent l'état et la condition des divers endroits visités et montrent l'absolue nécessité qu'il y a d'une inspection régulière et systématique.

Le tout respectueusement soumis,

R. F. STUPART,
Directeur.

ANNEXE A.

RAPPORTS DES INSPECTEURS.

INSPECTEUR B. C. WEBBER.

New-Westminster, C. A., 2 juillet 1894.—Les instruments se trouvent au collège méthodiste, lequel est situé dans la partie la plus élevée de la cité. Actuellement ils sont trop abrités dans une petite cour à l'arrière du bâtiment, mais c'est l'intention, quand on aura fait les changements nécessaires au collège, de les placer dans un espace à découvert. M. Gamble, de Victoria, possède maintenant un poste météorologique parfaitement équipé à l'embouchure de la rivière Fraser, lequel pourra convenablement remplacer New-Westminister, si l'on discontinue en aucun temps les observations à ce dernier endroit.

Esquimalt, C.A., 3 juillet 1894.—Le baromètre marquait comme auparavant, mais il était devenu très opaque et il à fallu le nettoyer. Le baromètre Spaw Green 3164 a été laissé à ce poste. Le travail est bien accompli et M. E. Baynes Reed ne manque aucune occasion pour s'assurer des observateurs recommandables partout dans la Colombie anglaise.

Nanaïmo, C.A., 5 juillet 1894.—M. Good n'a pas paru disposé à continuer de faire des observations sans rémunération et comme le révérend R. J. Roberts, de l'ile Kuper, avait exprimé le désir de se charger de ces fonctions, les instruments ont été transportés de Nanaïmo à l'île Kuper.

Carmanah, C.A., 9 juillet 1894.—Ce poste se trouve situé à l'embouchure du détroit de Juan de Fuca, directement vis-à-vis l'île Tatoosh. Le baromètre est placé à 130 pieds au-dessus du niveau de la mer, il était très sale et je l'ai parfaitement nettoyé. Les instruments sont dans une excellente exposition. La quantité de pluie annuelle ici est énorme.

London, Ont., 4 décembre 1894.—Les thermomètres marquaient exactement. J'ai découvert que le baromètre avait marqué plusieurs centièmes trop bas le matin de ma visite, et lorsque l'observateur eût replacé l'instrument et pris note de la marque l'indication était encore de deux centièmes plus bas qu'elle aurait dû l'être. Le pluviomètre était en mauvais état, il était brisé à sa base et il y avait deux trous au fond du récipient à l'intérieur.

Courtright, Ont., 6 décembre 1894.—M. Sinclair n'était pas disposé à faire le travail à cet endroit sans être payé, en sorte que j'ai rapporté les instruments au bureau central.

Port-Stanley, Ont., 6 décembre 1894.—J'ai posé le nouvel anémomètre et la girouette et le pluviomètre fonctionnaient passablement; tous les autres instruments étaient en bon état.

Stratford, Ont., 7 décembre 1894.—Le baromètre est un peu sale et il faudra bientôt le nettoyer. M. Dick accomplit fidèlement le travail et c'est un observateur capable et consciencieux.

Owen-Sound, Ont., 11 mars 1895.—Les thermomètres ont subi l'épreuve et marquaient exactement, mais comme l'on se servait encore de l'ancien genre de boîte l'on a cru à propos de lui substituer l'abri réglementaire. Des soumissions ont été demandées pour peinturer de nouveau le poteau servant à signaler les tempêtes, lequel en avait grand besoin.

Bognor, Ont., 12 mars 1895.—Le poste d'observation est situé à environ seize milles au sud-est d'Owen-Sound. L'observateur, bien qu'âgé de soixante-dix-sept ans, désirait ardemment continuer son travail, et il ajoutera avec plaisir à ses observations les indications des thermomètres à maxima et à minima. On a laissé à cet endroit le thermomètre à maxima 79905 et le thermomètre à minima 79924.

Presqu'Isle, Ont., 13 mars 1895.—L'ancien anémomètre Green en usage ici depuis quatorze ans était complètement détérioré, en sorte que je l'ai remplacé par un autre d'un nouveau modèle. J'ai aussi préparé une nouvelle batterie à trois piles pour remplacer l'ancienne que la gelée avait mise en pièces, ainsi que renouvelé les les fils à l'extérieur et remis tout en bon état. Tout fonctionnait parfaitement à mon départ.

Québec, Qué., 3 mai 1895.—La plate-forme de l'anémomètre était très délapidée et peu solide, en conséquence, il m'a paru nécessaire de la renouveler. Le collet d'attache du support de la girouette est défectueux et se desserre parfois; l'anémomètre est fort usé et la tige a déjà été renversée. Il fallait des réparations au mécanisme ainsi qu'une nouvelle chaîne à l'appareil de la boule horaire. L'on a rétabli l'échelle de tous les thermomètres et le baromètre marque exactement.

Halifax, N.-E., 6 et 21 mai 1895.—Ai approuvé l'emplacement projeté pour l'anémomètre à la citadelle, et j'ai jugé nécessaire de construire une addition pour y placer l'anémographe. J'ai nettoyé le baromètre, qui était très sale. A ma deuxième visite j'ai transporté l'anémoscope de la maison de l'observateur à sa nouvelle position à la citadelle, et l'instrument y fonctionnait bien. Le travail à la citadelle avait été parfaitement exécuté, et l'anémographe est relié par un câble à sept fils entouré d'un tuyau de fer qui est enterré à quelque distance dans le sol. La nouvelle exposition de l'appareil permettra, je le crois, de donner la force exacte du vent en mer, sans mesure excessive. On avait grand besoin d'un cône tronqué, lequel a été fourni; le mât devait être aussi peinturé de nouveau et la boîte refaite.

Lunenburg, N.-E., 7 mai 1895.—Le maître du havre de l'endroit rapporte que les pêcheurs lui demandent beaucoup le bulletin quotidien de la température. Ce bulletin est affiché bien à la vue à deux endroits. Soixante navires à peu près font voile de ce port; c'est en conséquence un endroit désirable pour les signaux de tempêtes.

Liverpool, N.-E., 8 mai 1895.—Le mât avait besoin d'être étayé mais non de peinture. Le capitaine Bartling, le nouvel agent, accomplit le travail avec soin. Le maître du havre dit que le bulletin de chaque jour est fort apprécié.

Bridgewater, N.-E., 9 mai 1895.—Le maître du havre d'ici dit que le bulletin de chaque jour est très prisé.

Yarmouth, N.-E., 10 mai 1895.—Le baromètre marquait exactement; je l'ai nettoyé, car il était un peu sale. L'anémomètre d'ancien modèle à ressort défectueux a été remplacé par un des nouveaux et un nouveau fil de fer plus fort a été posé. La batterie était très faible, ce qui était cause que l'appareil fonctionnait imparfaitement. Il sera nécessaire de remplacer l'ancien mât servant à signaler les tempêtes, car il est presque entièrement pourri et met en danger les habitations avoisinantes. Le maître du havre rapporte que le bulletin de chaque jour a une grande valeur.

Digby, N.-E., 11 mai 1895.—Il est évident qu'on a porté plus d'attention à l'appareil servant à signaler les tempêtes depuis quelque temps, car tout était en bon état. Il est impossible pour le présent de faire les observations, car M. Turnbull n'a pas d'endroit convenable pour les instruments.

Saint-Jean, N.-B., 13 mai 1895.—Tout était en très bon état à ce poste, et le travail est fait soigneusement et consciencieusement.

Grand-Manan, N.-B., 14 mai 1895.—La ligne aboutissant à l'anémomètre est en très mauvais état; l'on devra remplacer dix-neuf poteaux ainsi que tous les fils. On peut obtenir un bon endroit pour y poser l'anémomètre sur le plateau en arrière de l'hôtel Marble Ridge à un quart de mille de la maison de l'observateur. Si l'endroit se trouve dans une aussi bonne exposition la dépense à faire pour construire une ligne jusqu'à cet endroit ne sera pas aussi forte que celle des réparations à la ligne existante.

St. Andrew's, N.-B., 15 mai 1895.—Le baromètre marquait .30° plus bas que l'étalon. Il y avait une légère fuite à travers un petit trou de la cuvette. J'ai renouvelé et nettoyé l'instrument, qui marquait exactement à mon départ. Une partie de l'alcool équivalente à 1·5° s'était de nouveau détachée dans le thermomètre à minima.

Frédéricton, N.-B., 16 mai 1895.—Le baromètre n'avait pas besoin d'être nettoyé. L'anémomètre et la girouette étaient usés après un long service et je les ai renouvelés. J'ai rétabli l'échelle des thermomètres.

Truro, N.-E., 18 mai 1895.—Le baromètre marquait exactement, mais il était excessivement sale; je l'ai nettoyé complètement, y substituant du nouveau mercure. Tous les instruments étaient très bien exposés et le travail a été accompli avec grande attention.

Port-Hastings, N.-E., 23 mai 1895.—Une partie d'alcool au montant de 6° s'était détachée du thermomètre à minima; l'écran du thermomètre était en pièces, et le pluviomètre manquait de récipients intérieurs. L'observateur ne connaissait pas comment marquait le tube à mesurer la pluie,—il appelait un demi-pouce un pouce, et il prenait toutes les divisions pour des dixièmes; l'ancien observateur, maintenant décédé, lui avait enseigné de cette façon, dit-il. Le poteau à signaux avait besoin de peinture et le sommet de la boîte du tambour était brisé.

Port-Hawkesbury, N.-E., 23 mai 1895.—Le maître de havre rapporte que les pêcheurs apprécient vivement le bulletin quotidien.

Louisbourg, N.-E., 24 mai 1895.—Le mât était pourri d'un bout à l'autre; il a donc été nécessaire de demander des soumissions pour un nouveau qui aurait cinquante pieds,—soit dix pieds de plus haut que l'ancien, car les arbres avoisinants ayant crû il devenait difficile de l'apercevoir. Le mât est placé sur le cap, de façon à ce que les navires de pêche puissent le voir du large, mais malheureusement l'éloignement de l'endroit retarde quelque peu les signaux, le bureau de téléphone se trouvant à un mille de là. La maison de notre agent est tout près du mât. La compagnie de téléphone offre de construire une ligne jusqu'à la maison de l'agent et demande quarante dollars par année pour le loyer du téléphone, ou bien de construire la ligne entière pour soixante-quinze dollars. Actuellement il nous faut payer vingt centins pour la distribution de chaque message. Louisbourg est un important endroit de pêche, et il s'y fera bientôt sans doute des expéditions considérables. M. Patrick O'Toole désire vivement qu'on lui envoie le bulletin de chaque jour, et il l'affichera sur son quai.

Port-Morien, N.-E., 25 mai 1895.—Le tambour a été hissé la nuit; les lanternes n'ont pas servi, attendu que le port n'est pas aperçu du large et qu'aucun navire ne fait voile avant le jour. Le travail paraît avoir été accompli avec soin. Le bulletin de chaque jour du maître de havre est fort apprécié.

Baie Glacée, N.-E., 25 mai 1895.—Les lanternes n'ont pas été employées ici non plus, pour la même raison qu'à Port-Morien. Le travail paraît avoir été fait avec soin.

Low-Point, N.-E., 27 mai 1895.—L'anémoscope fonctionne bien, et tout est en bon ordre.

Sydney, N.-E., 27 mai 1895.—L'anémoscope est très usé et ne durera pas beaucoup plus longtemps. On avait besoin d'un nouveau thermomètre à cuvette. Le travail est bien fait avec le plus grand soin.

Sydney-Nord, N.-E., 27 mai 1895.—J'ai trouvé la remise du tambour ouverte, les drisses avaient été poussées au sommet du bras et le mât était si pourri que personne n'y pouvait sûrement monter pour passer les manœuvres dans les poulies. Le mât est placé sur la colline à une petite distance de la tour proprement dite, et le dommage à la remise du tambour et aux drisses a été causé par de petits garçons pendant l'absence de l'agent, qui avait obtenu congé. Il devrait être érigé un nouveau mât, et avec une forte porte avec cadenas à la remise du tambour l'on empêchera à l'avenir selon toutes probabilités une nouvelle destruction.

Pictou, N.-E., 29 mai 1895.—Il fallait une nouvelle corde pour le mât; tout le reste était en bon état. Le thermomètre à minima marque encore deux degrés trop bas. Le maître de havre fait rapport que le bulletin de la température est très apprécié.

Charlottetown, I.P.-E., 30 mai 1895.—Il a fallu remplacer l'ancienne girouette et l'anémomètre, qui étaient tous deux en mauvais état; tous les autres instruments fonctionnaient bien. Le mât avait un grand besoin de peinture; il fallait aussi changer l'un des tirants parce qu'il embarrassait les tambours, et la remise au tambour devait être exhaussée pour empêcher celui-ci et la cave de pourrir par suite de l'humidité. Les lanternes ne sont pas d'usage ici, car la lampe électrique du voisinage les éclipse complètement.

Souris, I.P.-E., 31 mai 1895.—L'endroit écarté où se trouvait anciennement situé le mât l'exposait aux coups destructifs des vauriens. M. Morrow, l'agent, a offert de donner gratuitement un morceau de terrain devant sa maison et vis-à-vis le quai, une situation meilleure à tous égards que l'ancienne; son offre a été par la suite acceptée et le mât y a été transporté. A mon arrivée à Souris la remise du tambour a été trouvée ouverte, la porte renversée et les signaux étaient couverts de vase.

Chatham, N.-B., 4 juin 1895.—J'ai nettoyé le baromètre, qui n'était cependant pas très sale. L'on avait besoin de poulies pour les drisses. C'est l'espoir qu'après avoir disposé le terrain qui entoure le nouvel édifice fédéral l'on obtiendra la permission d'y placer les instruments, car l'exposition dans laquelle ils se trouvent présentement n'a pas grande valeur.

Escuminac, N.-B., 3 juin 1895.—La sonnerie de l'anémographe s'arrête souvent, il faudra la remplacer; tout le reste est en bon état et le grand anémomètre n'indique aucun signe apparent d'usure.

Shippégan, N.-B., 5 juin 1895.—L'on ne peut voir du mouillage, où il y a souvent jusqu'à cinq cents goélettes, le mât tel qu'il se trouve placé maintenant. Il n'y a pas longtemps des navires ont pris la mer sans savoir que les signaux de danger avaient été hissés; un bon nombre ont fait naufrage pendant la tempête et il y a eu pertes de vie. On apprécie beaucoup les signaux, ici, et le désir général paraît être de transporter le mât à Indian-Point, à deux milles et demi en descendant le rivage et vis-à-vis le mouillage. M. McNally, l'homme le plus en état de faire le travail, demande vingt-cinq dollars pour déplacer le mât; il construira aussi la remise du tambour à aussi peu de frais que la chose sera possible. M. Duguay, l'agent, ne peut ni lire ni écrire, et il m'a dit de plus lui-même qu'il avait fait la pêche tout l'automne (la saison pendant laquelle se signalent les tempêtes). M. Gogain a fait pour M. Duguay toutes les écritures, et comme cet endroit est un de ceux où il nous faut un bon agent capable, je recommanderais de nommer M. Gogain, et dans le cas où l'on déciderait,

suivant le vœu général, de transporter le mât à Indian-Point, de lui accorder un salaire équivalent à l'augmentatiou de son travail. M. Gogain est un homme qui convient à la position, et s'il est nommé il remplira ses fonctions avec soin. A Indian-Point il n'y a ni colon, ni télégraphe, ni téléphone.

Caraquette, N.-B., 6 juin 1895.—Le mât devait être peinturé de nouveau et il fallait une nouvelle serrure à la remise du tambour.

Bathurst, N.-B., 7 juin 1895.—Le travail se fait en apparence avec la même nonchalance que jamais; le baromètre était très sale, avait une couche de fumée de soufre et il coulait un peu, le lien de la cuvette s'étant deserré. L'observateur était occupé à faire des changements dans sa demeure, ce qui expliquait pourquoi la remise du thermomètre et le pluviomètre se trouvaient épars dans la cour. Il fallait de nouvelles drisses ainsi qu'une serrure pour la boîte du tambour. Je recommande que cet endroit soit une station pour le thermomètre à maxima et à minima ainsi que pour constater la pluie, mais qu'on y cesse de faire les observations barométriques et autres.

Pasbébiac, Qué., 8 juin 1895.—Le mât sera peinturé de nouveau ainsi que la chose est nécessaire. M. Bryan Murray remplit fidèlement les fonctions d'agent et M. Romeril, l'administrateur de la Compagnie Robins, dit que les avis reçus ont été très exacts et d'une grande valeur à sa compagnie. Il aimerait qu'il y eut une autre station de signaux à la Grande-Rivière.

Gaspé, Qué., 12 juin 1895.—Tout le mécanisme des signaux était en bon état; les lanternes ne sont d'aucune utilité, car les navires ne peuvent faire voile qu'au jour. Le tambour sera à l'avenir hissé quand l'avis arrivera la nuit ; jusqu'à présent les signaux n'étaient déployés qu'au jour, l'agent affirmant qu'on lui avait donné ces instructions. Information a été donnée à l'agent qu'il ne devait pas négliger les rapports de la formule 10.

Perce, Qué., 13 juin 1895.—Le mât est à peine visible au large du port par suite de sa couleur sombre et de l'ombre. On le peinturera en blanc. Les réparations nécessaires seront faites au tambour et au cône.

Dalhousie, N.-B., 14 juin 1895.—Le mât est d'une couleur sombre et rapproché du centre de l'édifice fédéral, en sorte qu'il est très difficile de l'apercevoir du port. On le peinturera en blanc afin d'améliorer l'état de choses actuel jusqu'à un certain point, mais il faudrait certainement le transporter d'un côté ou de l'autre de l'édifice. Le baromètre donne des indications exactes et tous les instruments sont bien exposés.

Pointe-au-Père, Qué., 15 juin 1895.—Le baromètre marquait exactement, mais il était si sale qu'il était extrêmement difficile de voir les marques. Tout le reste est en bon état.

INSPECTEUR H. V. PAYNE.

Québec, Qué., 16 août 1894.—La boule horaire à la citadelle avait été mue à la main, et la boule de même que l'appareil tout entier était en très mauvais état. J'ai fait faire un nouveau mécanisme ainsi qu'une remise et un coussinet à air sur lequel tombera la nouvelle boule horaire. J'ai relié la boule à un nouvel appareil électrique ainsi qu'au fil de l'observatoire, en sorte que la boule est maintenant mue par l'électricité de l'observatoire même. Le mât des signaux de tempête était en trop mauvais état pour y hisser les signaux, et il fallait le réparer complètement. Les signaux gisaient sur les remparts. A l'observatoire j'ai éprouvé tous les instruments, que je trouvai en bon état sauf l'anémomètre, dont l'axe était usé; renversé l'axe durera encore quelque temps. J'ai fait remarquer des omissions dans les registres ainsi que la fausse lecture du thermomètre à maxima.

Roberval, Qué., 17 août 1894.—L'observateur volontaire avait cessé de prendre les observations faute de temps. J'ai décidé la supérieure du couvent des Ursulines de prendre les observations de la température, et elle se chargera plus tard des observations de la pluie si cela ne lui prend pas trop de temps. Je lui ai donné des instructions détaillées sur son travail. Les instruments étaient en bon état.

Kingston, Ont., 21 août 1894.—Le baromètre avait besoin d'être nettoyé. Cela a été fait et je l'ai éprouvé avec l'étalon. L'instrument est maintenant en bon état, mais les marques antérieures ont dû être erronées, car il était impossible de le fixer correctement. Le thermomètre à minima marquait 2° trop bas, il a été réglé de nouveau ; les autres termomètres et les anémoscopes étaient en bon état. Le pluviomètre n'était pas de niveau. L'exposition de l'anémomètre et des thermomètres n'est pas bonne à cause des arbres environnants. L'observateur était malade lors de ma visite.

Mattawa, Ont., 6 septembre 1894.—Le thermomètre et la remise sont en bon état. Il faudrait transporter le pluviomètre dans un meilleur endroit.

Collingwood, Ont., 10 septembre 1894.—J'ai fait des arrangements pour le prompt affichage du bulletin du maître de port au bureau de poste. Le maître de port dit que les expéditeurs prisent fort le bulletin. Une lampe à signal était brisée et le mât ainsi que la remise avaient besoin d'être peinturés.

Le docteur Stephen, l'observateur volontaire, désire faire les observations de l'humidité. Le thermomètre à maxima marquait 1° trop haut. Les autres instruments étaient en bon état, et l'on porte beaucoup d'intérêt aux observations.

Owen-Sound, Ont., 11 septembre 1894.—La remise aux signaux avait besoin de légères réparations. Tous les signaux et le mât étaient en bon état. J'ai pris des arrangements pour faire afficher régulièrement le bulletin du maître de port sur le quai principal.

Presqu'Isle, Ont., 12 septembre 1894.—L'anémographe était en bon état, mais il fallait pour l'anémomètre un nouvel axe pour remplacer l'ancien qui était usé. Le mât des signaux est parfaitement étayé, mais il est pourri à la base et sera bientôt inutile. Les signaux sont en bon état.

Tobermory, Ont., 14 septembre 1894.—Il fallait une nouvelle remise à signaux, ainsi que peinturer le mât. Il faut également un treuil, car le mât a soixante-dix pieds de hauteur. Le boulon d'un étai avait été arraché du rocher et l'on a percé un nouveau trou, et la hampe du pavillon a été fixée. Deux anémographes, anémomètres et une girouette ont été renvoyés au bureau central parce que l'agent n'en faisait aucun usage. Les pêcheurs vantent beaucoup les avis de tempêtes et les bulletins de chaque jour, mais ils se plaignent que notre agent, le télégraphiste, ne soit pas toujours là pour envoyer ou recevoir les dépêches.

Saugeen, Ont., 18 septembre 1894.—L'anémographe ne fonctionnait pas d'une manière satisfaisante et avait besoin d'être réglé. Le baromètre et tous les thermomètres ont été éprouvés avec l'étalon et donnaient satisfaction. Les autres instruments étaient en bon état.

Kincardine, Ont., 19 septembre 1894.—Le thermomètre à minima C. 754 marquait 2° trop bas. Le thermomètre à maxima 9498 est un très ancien instrument et marque 3° trop haut d'après l'épreuve avec l'étalon. Les autres instruments et les signaux sont en bon état. Le mât avait besoin d'être peinturé et il fallait quelques nouvelles drisses, etc.

Goderich, Ont., 20 septembre 1894.—Le mât actuel penchait beaucoup. A mon arrivée les réparations se faisaient. Le mât durera encore quelque temps, mais il faudra le remplacer avant longtemps. L'on s'est procuré un nouveau tronc d'arbre qui n'était cependant pas sain, et il a été condamné. L'agent s'en procurera un autre pendant l'hiver. Il faut un nouveau cône, les autres signaux sont en bon état. L'agent se plaint que la lampe des signaux s'éteignait quand il vente fort. L'arbre de l'anénomètre avait besoin d'améliorations légères.

Bayfield, Ont., 20 septembre 1894.—Il y a ici une bonne remise à signaux, mais on n'a pas pris un soin convenable des signaux. Il fallait peinturer le mât, la remise et les signaux. Au printemps l'on devra se procurer un nouveau cône et gréement.

Woodstock, Ont., 21 septembre 1894.—L'anémomètre fonctionne très bien. Le thermomètre à maxima ne fonctionnait pas convenablement, parce qu'il n'était pas placé dans la condition voulue. On a besoin d'un cylindre perfectionné pour l'anémographe.

Fergus, Ont., 22 septembre 1894.—L'observateur volontaire était malade et désirait abandonner ce travail; en conséquence l'on a enlevé les instruments.

Port-Dalhousie, Ont., 27 septembre 1894.—Les signaux et le mât sont en bon état, mais il faudra peinturer le mât au printemps. J'ai pris des arrangements pour l'affichage régulier du bulletin du maître de port à la douane.

Port-Colborne, Ont., 28 septembre 1894.—Le mât penche, et comme il est très rapproché du chemin, il est impossible de poser des étais à assez de distance les uns des autres pour que la chose soit utile. Des poulies mobiles sont posées entre le bras et la terre; il faut le gréement extérieur, et le mât a besoin d'être peinturé. Les lampes à signaux fument, mais la chose est due au fait qu'on se sert de mauvaises cheminées. On s'est plaint que les rapports n'étaient pas envoyés régulièrement.

Thorold, Ont., 28 septembre 1894.—L'alcool du thermomètre à minima s'était détaché—cela a été rectifié. Tous les autres instruments sont en bon état et bien placés.

Wanstead, Ont., 24 avril 1895.—L'observateur volontaire s'est absenté, mais il a promis de reprendre les observations si on lui laissait les instruments. Tous les instruments étaient en bon état, mais la remise du thermomètre avait besoin d'être peinturée.

Sarnia, 25 avril 1895.—Le sémaphore et les signaux étaient tous en bon état, mais il fallait peinturer le mât. Le bulletin du maître de port est très apprécié ici.

Ile Pelée, Ont., 26 avril 1895.—L'anémomètre fonctionne, mais sa construction étant fautive il se dérange constamment. L'anémographe ne reçoit qu'un faible courant des bobines nord et est,—il vaudrait mieux l'exposer de nouveau au vent. Il faudra renouveler les fils reliant le phare à l'habitation. Le mât et les signaux sont en bon état. On a besoin d'un râteau de vergue pour le mât.

Amherstburg, Ont., 27 avril 1895.—Le sémaphore actuel n'a pas grande valeur et est maintenant complètement intercepté par la cale nouvellement construite. Je recommande qu'on place un nouveau mât sur le quai de l'aqueduc, lequel est dans la meilleure position et peut être affermé à meilleur marché que l'endroit actuel. J'ai fait remarquer la nécessité d'envoyer des rapports plus détaillés. On a beaucoup besoin du bulletin du maître de port et il sera affiché régulièrement au bureau de poste. Les signaux sont tous en bon état.

Ridgetown, Ont., 30 avril 1895. L'observateur volontaire avait cessé de faire les observations par suite de quelque malendu, il les continuera si on lui envoie un baromètre.

Port-Dover, Ont., 1er mai 1895.—J'ai enlevé les anciens thermomètres M.O. 31 et C. 2. Les autres instruments sont en bon état. Le mât avait besoin d'être peinturé. Les signaux sont tous en bon état.

F. N. Denison.

Port-Stanley, Ont., 18 mars 1895.—L'anémographe ne marquait pas et j'ai découvert que l'observateur avait mis de la ouate dans les piles entre le zinc et le cuivre, ce qui diminuait au minima la production électrique; j'enlevai la ouate et nettoyai les zincs, après quoi l'anémographe fonctionna bien. J'ai aussi nettoyé et huilé l'anémomètre, tout le reste était en bon état.



OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

M. William Smith,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport sur cet observatoire pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

On a continué durant l'année comme par le passé les observations magnétiques et météorologiques de routine, et les magnétographes automatiques ont été tenus en

opération, de même que le barographe et le thermographe. Les observations à un endroit situé à environ deux cents verges au nord magnétique de l'observatoire, parfaitement éloigné de toute influence des bâtiments, ont commencé en mai 1894 et se sont continuées en juillet et septembre, puis de nouveau en mai et juin; elles avaient pour but de déterminer la somme d'effet de la nouvelle école de science sur les divers aimants de l'observatoire.

Les déterminations faites de cette manière ont démontré que tous les aimants sont affectés, et il faudra faire des corrections constantes. Outre cet effet les circuits du tramway électrique pendant la semaine faisaient constamment vibrer les aimants; cette vibration étant cependant très faible et n'affectant pas gravement la valeur des traces photographiques, les véritables changements magnétiques peuvent être obtenus approximativement, sinon tout aussi bien qu'avant la circulation du tramway. Mais ces vibrations obligent à faire toutes les déterminations absolues les dimanches et les jours de semaine, les lectures exactes des instruments différentiels sont impossibles. Bien que légèrement altérée par la construction des bâtiments voisins et par les circuits électriques, la valeur des observations magnétiques à l'observatoire de Toronto n'a pas été, je crois, très sérieusement diminuée. Depuis le mois de novembre dernier nous avons fait une carte des valeurs magnétiques quotidiennes, moyennes et absolues sur papier millimètre, et nous avons ainsi des courbes continues qui, avec les observations journalières des taches du soleil faites au moyen de l'équatorial de six pouces, formeront, je l'espère, des données précieuses pour la recherche des relations cosmiques manifestées dans les perturbations simultanées du soleil et du champ magnétique terrestre.

La valeur des éléments magnétiques a été transmise chaque jour, depuis novembre, à Washington, où l'on s'en sert en même temps que des données d'autres observations magnétiques pour découvrir les rapports entre les phénomènes météorologiques et magnétiques.

Les troubles magnétiques les plus importants ont été enregistrés les 2, 17 et 20 juillet, l'ordre de la déclinaison à la dernière date ayant été de 1° 49' 4". Le 20 août il y a eu une perturbation extraordinairement forte, l'ordre ayant été de plus de 3° 48' dans un court espace de temps. Les 14 et 19 septembre, le 13 novembre, le 15 décembre, les 9, 15 et 16 février, le 11 avril et le 29 mai.

SERVICE HORAIRE.

Pendant 99 jours l'heure à l'observatoire de Toronto a été obtenue par les observations de 484 étoiles. Nous nous sommes basés pour les déductions comme par le passé sur la position des étoiles telle qu'indiquée dans le *Berliner Jarbuch.* Il a été aussi pris deux lunettes méridiennes pour l'heure durant des éclaircies de nuits obscures.

L'erreur de collimation de la lunette méridienne a été fréquemment déterminée, principalement par des mesurages micrométriques sur les réticules du collimateur.

Des préparatifs ont été faits afin d'observer le passage de Mercure sur le disque du soleil le 10 novembre, mais il a été impossible par suite des nuages et d'autres causes d'observer les contacts. L'on a pu observer le passage de Mercure sur la face du soleil à travers le réticule de la lunette méridienne, le 10, ainsi que près de ses élongations est et ouest; ces observations ont été faites afin d'éprouver l'exactitude de ses positions tabulaires ainsi que mentionnées dans l'almanach.

Les observations régulières des taches du soleil ont commencé le 29 mars 1895. On se servait pour voir le soleil d'un équatorial de six pouces avec verre grossissant d'à peu près 50, et le soleil se trouvait projeté sur papier formant une image de quatre pouces de diamètre. Les taches étaient alors esquissées, puis leur position localisée au moyen de deux lignes tirées à travers l'une des taches sur la surface du soleil par les vis sans fin en déclinaison et ascension droite, l'horloge motrice dans l'intervalle permettant au télescope de suivre régulièrement le soleil. Il a été fait des observations 66 jours au cours de la période du 29 mars au 30 juin inclusivement. Ces observations ont eu lieu aussitôt que l'état du firmament le permettait après 10 a.m.

Les échanges d'heures entre les observatoires de Montréal, Québec, Saint-Jean et celui de Toronto ont eu lieu comme d'habitude, et les comparaisons ont été enregistrées sur le chronographe. Les erreurs de l'horloge de Toronto et des divers chronomètres employés par les observateurs ont été calculées d'après les plus récentes observations.

Les heures ont aussi été communiquées régulièrement à Halifax les jours d'échanges d'heures.

On a fait l'examen de comparaisons de l'horloge et du chronomètre ainsi que des observations envoyées par les observatoires de Québec et de Saint-Jean.

Le tableau suivant fait voir la différence entre l'heure donnée par l'observateur type, et celle envoyée par les différents observatoires. Le signe + indique que l'heure envoyée par les divers observatoires a de l'avance sur celle donnée par l'observateur type.

—	Toronto.	Montréal.	Québec.	Saint-Jean.
1894.	Secondes.	Secondes.	Secondes.	Secondes.
5 juillet	....	....	....	—2·29
18 do	+0·14	—0·14	—0·72	—0 85
31 do	—0·06	+0·06	+0·89	—0·75
17 août	+0·13	—0·13	—1·32	—0·85
31 do	+0·12	—0·12	+1·00	+0·78
14 septembre	+0·03	—0·03	+0·24	—1·24
1er octobre	....	....	—0·78	—0·56
18 do	....	....	—0·88	—0·84
8 novembre	+0·07	—0·07	+0·43	....
23 do	0·00	0·00	+0·22	+1·32
14 décembre	+0·24	—0·24	+4·07	—0·10
31 do	+0·32	—0·32	—1·55	—0·66
1895.				
15 janvier	+0·39	—0·39	—1·20	—0·09
31 do	+0·34	—0·34	+0·40	—0·23
13 février	+0·36	—0·36	—2·39	+0·98
26 do	+0·36	—0·36	+0·58	—0·08
12 mars	+0·49	—0·49	—0·03	—0·63
2 avril	+0·44	—0·44	+0·76	—0·18
18 do	....	....	+0·30	—1·40
2 mai	+0·51	—0·51	+0·38	—1 13
16 do	+0·25	—0·25	+2·47	—1·95
10 juin	+0·13	—0·13	—3·95	....
11 do	....	....	....	+0·52
25 do	+0·30	—0·30	—0·03	+0·05

ANNEXE B.

OBSERVATOIRE DE QUÉBEC,
QUÉBEC, QUÉ., 1er AOUT 1895.

Au directeur
du service météorologique,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Les observations météorologiques ont été faites régulièrement chaque jour à l'observatoire, à l'exception de celles de températures deux fois par heure, que l'on a continué de faire comme autrefois à la citadelle.

L'heure exacte a été chaque jour annoncée à la ville par le canon du midi, et au commerce pendant la saison de navigation par la boule horaire à 1 h. p. m., heure locale.

Il a été fait certains changements dans le service horaire. Ainsi l'on a remplacé l'ancienne boule horaire de même que l'ancien coussin sur lequel tombait la boule, et ce dernier article par un coussin à air comprimé. Depuis le 25 août dernier la boule a été mue directement de l'observatoire au moyen d'un appareil électrique, et l'on a ainsi prévenu les erreurs qui ont pu se produire par le passé. Par suite d'accident, la chaîne s'étant brisée, la boule n'a pu fonctionner régulièrement pendant quelque temps, mais l'on a remplacé cette chaîne par une autre plus forte. Tout est en parfait état aujourd'hui.

L'appareil électrique sert aussi à transmettre les signaux du canon du midi au moyen d'un sémaphore placé sur le mât de la boule horaire.

Il a été fait quelques réparations aux volets de la salle de la lunette méridienne à l'observatoire, ainsi qu'à la toiture de la tour de l'équatorial, afin de garantir l'instrument du mauvais temps.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR SMITH,
Directeur.

ANNEXE C.

Observatoire de Saint-Jean,
Saint-Jean, N.-B., 1er août 1895.

Mr R. F. Stupart,
Directeur du service météorologique,
Toronto.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'observatoire de Saint-Jean pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Relativement au service horaire je dois dire que l'on a fait souvent des observations pour la correction des erreurs et marches de l'horloge au moyen de l'ancienne lunette méridienne mentionnée dans mon dernier rapport, lesquelles n'ont pas été aussi satisfaisantes que je l'aurais désiré.

La nouvelle lunette méridienne venant de MM. Troughton et Simms, Londres, est arrivée en mai dernier, mais comme il fallait faire quelques changements au pilier, elle n'a été montée qu'à la fin du mois de juin. L'instrument a un objectif d'un diamètre de deux pouces et demi et d'une longueur locale d'environ trente pouces, deux cercles de position divisés sur argent attaché au télescope, vis de fixation et sans fin, micromètre, niveau horizontal et transversal, deux loupes ordinaires et une rectangulaire, lampes, etc., et est monté sur un pied en fonte qui devra être assujetti au moyen de boulons au pilier en pierre. L'instrument est bien fini et nous fournira sans doute les données les plus exactes et les plus sûres.

La boule horaire, ainsi que j'en ai fait rapport précédemment a été mise chaque jour de semaine à 1 p.m. heure de l'observatoire local.

Les observations météorologiques ordinaires ont été faites comme d'habitude au bureau principal.

Depuis le mois de février dernier j'ai reçu de Toronto par télégraphe un bulletin quotidien de la température, lequel contient un résumé de la température sur le continent tout entier, les pronostics du matin ainsi que les rapports de 8 a.m. des stations du littoral de la mer, de Chatham à Boston. Ces bulletins sont affichés, distribués et publiés par les journaux quotidiens. Outre ce bulletin les journaux publient également le rapport de notre température locale. Les bulletins sont très appréciés, et la demande d'information concernant la température par le public va toujours en augmentant.

J'espère que vous pourrez bientôt faire des arrangements pour la publication d'une carte quotidienne de la température dans les provinces maritimes. Cette carte serait d'une grande valeur pour les expéditeurs et autres, et augmenterait de beaucoup l'utilité de ce service dans la partie est du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. L. HUTCHISON,
Directeur.

ANNEXE D.

OBSERVATOIRE DU COLLÈGE McGILL,
MONTRÉAL, 14 janvier 1896.

A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous remettre mon rapport sur l'observatoire du collège McGill, Montréal, pour l'année terminée le 31 décembre 1895.

On a fait pendant l'année les observations météorologiques ordinaires, et les résultats en ont été publiés dans la *Gazette* de Montréal et le *Canadian Record of Science.* La réduction des séries d'observation bi-horaires de la température pendant les dix années, de 1885 à 1894, a été terminée, et l'on a fait le plan des courbes journalières moyennes pendant chaque mois. Ce peut être d'intérêt à noter que les courbes indiquent un défaut de la température dans l'après-midi, ce qui est dû très probablement à la situation de l'observatoire sur le penchant est du mont Royal. Sous ce pli vous trouverez un résumé des résultats de l'année ainsi que les observations moyennes deux fois l'heure.

Les erreurs de l'horloge ont été déterminées par l'observation de 747 étoiles pendant 129 nuits. La boule horaire du midi a été régulièrement abaissée au temps moyen de midi d'après le cinquième méridien pendant la saison de navigation. Les signaux du temps à l'observatoire ont été également transmis comme les années précédentes dans la ville et la campagne. Il y a eu des échanges horaires avec l'observatoire de Toronto durant vingt jours, et l'on a constaté que la différence moyenne de l'heure aux deux observatoires était de 0.33 secondes, et la plus grande différence de 0.76 secondes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Sincèrement à vous,

C. H. McLEOD,
Directeur.

ANNEXE N° 5.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

OTTAWA, octobre 1895.

L'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les affaires de la commission d'inspection des bateaux à vapeur pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Le rapport donne le nombre total de bateaux à vapeur signalés en Canada par les inspecteurs. Le tableau n° 1 fait voir les bateaux à vapeur qui ont été inspectés, et le tableau n° 2 indique ceux qui ne l'ont pas été; le tableau n° 4 indique le nombre de bateaux à vapeur qui se sont perdus, qui se sont brisés, ou qui ont été autrement mis hors de service.

Outre le nombre de bateaux à vapeur inspectés au port de Montréal, les inspecteurs ont encore inspecté les palans et appareils de hissage de 185 navires. Douze des navires étaient en mauvais état et ont été réparés; trois autres qui étaient mauvais ont été condamnés.

Les tableau A, B et C font voir le nombre total de bateaux à vapeur au Canada, leur tonnage brut, le montant des droits et honoraires perçus, et le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la flotte du Canada, avec leur tonnage brut et enregistré.

A.—NOMBRE de navires à vapeur inspectés et non inspectés, conformément aux rapports des inspecteurs de bateaux à vapeur en Canada, avec leur tonnage brut, durant l'exercice expiré le 30 juin 1895 :—

DIVISION.	Nombre de navires.	Tonnage brut.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	343	73,283 00
Kingston	153	22,075·50
Montréal	152	19,468·00
Québec	156	41.691·67
Provinces maritimes, Nouvelle-Ecosse	123	28,683·80
" Nouveau-Brunswick et Charlottetown	129	19,125·23
Colombie-Britannique	134	20,843·83
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	83	6,889·74
Total	1,273	232,060·23

B.—TAXES et péages perçus pour inspection de bateaux à vapeur durant l'exercice expiré le 30 juin 1895 :—

DIVISION.	Montant.
	$ c.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	7,189 82
Kingston	2,572 65
Montréal	2,356 11
Québec	4,066 96
Provinces maritimes, Nouvelle-Ecosse	2,743 64
" Nouveau-Brunswick et Charlottetown	1,939 26
Colombie-Britannique	2,119 60
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	703 52
Inspection de barges à passagers	80 00
Certificats de mécaniciens	859 00
Total	24,630 56

C.—NOMBRE de navires à vapeur ajoutés à la flotte canadienne pendant l'exercice expiré le 30 juin 1895 :—

DIVISION.	Nombre de navires.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
Ontario-Ouest Huron et Supérieur	8	2,658·00	1,772·00
Kingston	8	1,660·79	935·67
Montréal	4	702·43	270·10
Québec	4	109·76	76·69
Provinces maritimes, Nouvelle-Ecosse	8	1,331·55	728·00
" Nouveau-Brunswick et Charlottetown	9	3,852·42	2,625·19
Colombie-Britannique	9	1,707·91	1,099·33
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	10	455 05	324·18
Total	60	12,477·91	7,831·16

ASSEMBLÉE DU CONSEIL.

Une assemblée du quorum du conseil d'inspection des bateaux à vapeur a eu lieu à Kingston, du 12 au 25 juillet inclusivement, et elle se composait des inspecteurs John Dodds, de Toronto, Joseph Samson, de Québec, et du président E. Adams. La réunion avait pour but d'examiner les candidats aux charges d'inspecteurs des bateaux à vapeur.

Deux candidats qui demandaient des certificats de mécaniciens ont aussi été examinés, et ils ont passé l'examen pendant les séances de la commission.

9 août 1894.—Un quorum du conseil d'inspection s'est réuni à Montréal, du 9 au 17 inclusivement, et il se composait des inspecteurs Joseph Samson, de Québec, de Wm Laurie, de Montréal, et E. Adams, président. Le but était d'examiner Thos. P. Thompson, de Sorel, qui demandait la charge d'inspecteur des bateaux à vapeur. M. Thompson a passé son examen d'une manière satisfaisante. Trois personnes qui demandaient des certificats de mécaniciens ont aussi passé leurs examens.

2 octobre 1894.—Un quorum du conseil d'inspection s'est réuni à Halifax, du 2 au 10 inclusivement, et les membres présents étaient les inspecteurs W. L. Waring, Saint-Jean, N.-B., D. Stevens, Halifax, N.-E., et E. Adams, président. La réunion

avait pour objet d'examiner les candidats à la charge d'inspecteur des bateaux à vapeur.

14 février 1895.—Le conseil, dont les membres présents étaient encore les mêmes, s'est réuni à Halifax du 14 au 26, inclusivement, dans le but d'examiner des aspirants à la position d'inspecteurs de bateaux à vapeur. M. Esdaile a passé l'examen d'une manière satisfaisante.

NOMINATIONS D'INSPECTEURS.

Dans le cours de l'année des changements ont eu lieu dans le personnel du service.

Le dernier président s'étant retiré du service le 30 juin 1894, j'eus l'honneur d'être promu à cette position responsable, entrant en fonctions le 1er juillet 1895. Cette promotion a rendu vacante la position d'inspecteur des chaudières et des machines dans le bureau de l'inspection des bateaux à vapeur pour la division d'Ontario-Est.

M. Thomas P. Thompson, de Sorel, P.Q., qui avait passé un examen satisfaisant à Montréal, le 17 août 1894, fut choisi pour remplir cette vacance, et fut nommé inspecteur des chaudières et des machines des bateaux à vapeur, et tenu de résider à Kingston par arrêté du conseil du 29 août 1894, avec un salaire de $1,000 par année.

M. Thompson est entré en fonctions le 18 septembre 1894.

Par suite du décès de feu le capitaine Thomas Harbottle, de Toronto, le 12 octobre 1894, la charge d'inspecteur de coques est devenue vacante à ce port, et il est devenu nécessaire de faire une nomination pour remplir cette vacance.

Les aspirants qui se sont offerts pour cette position ont été examinés à Toronto le 20 décembre 1894, par un conseil d'examinateurs spécialement nommés dans ce but, en vertu de l'acte 49 Vict., chap. 78, sec. 7.

M. Wm Evans, de Deseronto, ayant passé l'examen le plus satisfaisant, a été nommé inspecteur de coques et d'équipement de bateaux à vapeur, et tenu de résider à Toronto, par arrêté du conseil du 31 janvier 1895, aux appointements de $1,000 par année. M. Evans est entré en fonctions le 25 février 1895.

Par suite de la nomination de M. D. Stephens, à Halifax, N.-E., comme devant être employé à la surintendance spéciale des travaux en rapport avec les bateaux à vapeur du gouvernement, Mr J. P. Esdaile, de Charlottetown, I.P.-E., qui a passé un examen satisfaisant à Halifax le 26 février 1895, a été nommé à la position d'inspecteur des chaudières et des machines de bateaux à vapeur, devant aller résider à Halifax, avec un salaire de $1,000 par année, par arrêté du conseil du 29 juin 1895. M. Esdaile est entré en fonctions à Halifax le 15 juillet 1895.

ACCIDENTS.

Division d'Ontario-Ouest et Huron.

20 août 1894.—Le vapeur *Lake Michigan*, de Hamilton, parti de Montréal pour Port-Arthur, se trouvant à environ trente milles du Saut-Sainte-Marie, a cassé son arbre de couche. Le vapeur est retourné au Saut-Sainte-Marie et l'arbre fut remplacé.

9 septembre 1894.—Le vapeur *Atlantic*, de Collingwood, en s'en retournant à Collingwood du Saut-Sainte-Marie, et près de Lyon's-Head, dans la baie Georgienne, a brisé le bouton de sa manivelle, ce qui causa la fracture de l'entablement entre les cylindres de haute et de basse pression, et de la plaque de fondation de la machine. Le cylindre de basse pression et le joug ont aussi été craqués.

Le vapeur a été remorqué à Collingwood, où les réparations nécessaires ont été faites.

13 septembre 1894.—Le vapeur *Enterprise*, de Sainte-Catherine, durant une traversée de Fort-William à Kingston, s'est échoué sur le récif de North-Point, près d'Alpina, Michigan. Les propriétaires ont abandonné le vapeur.

7 juin 1895.—Le vapeur *St. Magnus*, de Hamilton, en prenant un chargement au quai de Cleveland, Ohio, a chaviré.

Division d'Ontario-Est.

19 octobre 1894.—Pendant que le vapeur *North King* était amarré au quai, le mécanicien découvrit une soufflure dans l'arbre de couche à tribord ; il fut conduit à Kingston pour y subir des réparations. Après examen, l'arbre de couche laissait voir le même défaut à bâbord, et on les remplaça tous les deux par des arbres neufs.

12 mars 1895.—Le vapeur *Rideau Belle* prit feu pendant qu'il était à ses quartiers d'hiver à Sand Lake, et fut totalement détruit.

9 mai 1895.—Le vapeur *Jack*, de Kingston, en remontant le canal Welland, est venu en abordage avec les portes d'une écluse, brisa son éperon et quelques pièces à bâbord; on le répara, et il continua sa course.

30 mai 1895.—Le même vapeur, en descendant le lac Huron, aborda le vapeur *Norman*, de Cleveland, et le coula à fond, ce qui causa la perte de trois hommes de l'équipage. Le vapeur *Jack*, qui avait une cargaison de bois de service, n'a pas coulé, et il a été remorqué à un port de sauvetage. On est actuellement à le réparer.

Division de Montréal.

13 septembre 1894.—Le vapeur *Laurier* étant amarré au quai à Montréal prit feu, et a brûlé en partie ; cause inconnue ; montant des avaries, $200.

14 juin 1895.—Le vapeur *G. H. Perley*, d'Ottawa, prit feu en remorquant sur le lac des Chats, et s'est perdu complètement ; on a supposé que le feu aura été mis par une lampe qui aura enflammé un baril d'huile de pétrole, qui aura répandu les flammes si rapidement que c'est avec la plus grande difficulté que l'équipage a pu se sauver ; le montant des avaries est évalué à $20,000.

Division de Québec.

10 octobre 1894.—Le 10 octobre 1894, le remorqueur *C. S. Parnell*, qui était amarré au quai, à Québec, a été abordé par le bateau-passeur à vapeur, le *Pilot*, et coulé ; il n'y avait personne à bord, et il a été fait rapport qu'il n'avait pas ses feux.

16 mars 1895.—Le vapeur *Greetlands*, dans une traversée de New-York à Cardenas, a cassé son arbre de couche et a perdu son hélice,—s'est rendu à Jacksonville à la voile, où un nouvel arbre et une nouvelle hélice furent mis en place.

8 janvier 1895.—Le vapeur *Como*, en route pour Gentilly, a touché une roche, s'est empli d'eau et a coulé. Il a été renfloué à l'aide de bateaux et radoubé.

Division de la Nouvelle-Ecosse.

Aucun accident de quelque importance n'est arrivé dans cette division.

Division du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.

Le matin du 28 août 1894, le remorqueur *Maggie*, dans une traversée de Saint-Jean à Alma, comté d'Albert, Nouveau-Brunswick, a été jeté à la côte pendant une brume épaisse. Quatre hommes de l'équipage se sont noyés.

Division de la Colombie-Britannique.

4 juillet 1894.—La chaudière du vapeur *Queen*, de New-Westminster, qui remontait la rivière Thompson-Nord, a fait explosion, détruisant le vaisseau de fond en comble et causant la mort du chauffeur. Après enquête faite, on a eu de graves raisons d'attribuer la cause de l'explosion au fait d'avoir dérangé le manomètre et les soupapes de sûreté.

Par suite de la destruction totale et de la disparition de la chaudière et de ses accessoires, il a été impossible de les vérifier, et il est à regretter que si quelqu'un a commis un acte aussi répréhensible, "si tel est le cas", il reste impuni.

2 août 1894.—Le vapeur *Saturna* prit feu dans False Creek, Vancouver; le pont fut consumé et la coque en partie détruite; il a été radoubé et inspecté plus tard, le 10 octobre. Cause inconnue.

27 septembre 1894.—Le vapeur *Swan* a été abordé et avarié par le vapeur *May Queen.* Cet accident a été causé par le capitaine du *May Queen*, qui, après les signaux donnés, plaça son gouvernail du mauvais côté. Le bordage, la charpente et les baux ont été brisés, mais réparés d'une manière satisfaisante.

8 octobre 1894.—Le vapeur *Mischief*, en revenant de l'Alaska, a éprouvé une sévère tempête, et a reçu des avaries au point que son mât s'est brisé au pont principal, ainsi que son bordage, ce qui occasionna une voie d'eau, et c'est avec difficulté qu'il a été ramené à Victoria, où il a été réparé.

15 janvier 1895.—Le vapeur *Clara Young*, en route pour la rivière Skeena, a échoué près de Metlah-Cathla; plusieurs bordés ont été endommagés à tribord, la charpente brisée, et il perdit son hélice; il fut conduit à Victoria et réparé le 13 mars.

22 mars 1895.—Le vapeur *Velos*, en route pour l'île Addington, ayant la barge *Pilot* à sa remorque, a été jeté sur l'île Trial par une forte bourrasque. Il a été complètement perdu, ainsi que cinq hommes d'équipage.

19 avril 1895.—Pendant que le vapeur *Comet* faisait la traversée de Lagging Camp, île de Thurlow, à Vancouver, son hélice rencontra des billots flottants qui la brisèrent, déplacèrent et plièrent l'arbre de couche, et le vapeur fut reconduit à Vancouver pour être radoubé.

12 mai 1895.—Le vapeur *Mogul* étant à remorquer un vaisseau, le frappa en côté, et perdit son gouvernail; pour empêcher le vapeur de couler, le capitaine le jeta à la côte. Une forte tempête s'est élevée le même soir, et la houle jeta le vaisseau sur les récifs, où il fut complètement perdu.

17 juin 1895.—Le vapeur *Belle*, à Woodwood's Slough, sur la rivière Fraser, a frappé une souche avec son hélice, cassa son arbre et perdit son hélice; il fut remorqué à Westminster, où l'arbre et l'hélice furent remplacés.

Les vapeurs *Coquithan, Vancouver* et *Joan* ont éprouvé des accidents de moindre importance.

Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest.

Le 19 août 1894, le vapeur *Monarch* s'est échoué dans le rapide du Saut, rivière Lapluie, a été remis à flot avec des dommages insignifiants.

Le 5 de juin 1895, le même vapeur en descendant le même rapide, a de nouveau donné sur les roches, brisant le bordage de sa coque; il fut renfloué le 1er août et radoubé.

Le 11 juin 1895, les vapeurs *Enda Bridge* et *Algoma* sont venus en abordage dans le détroit du lac des Bois, mais n'ont éprouvé que des dommages insignifiants.

POURSUITES POUR INFRACTIONS A L'ACTE D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Poursuites intentées et leurs résultats.

6 juillet 1894.—Le remorqueur *Squaw.* M. J. B. Smith, le propriétaire, a été accusé d'avoir navigué pendant les douze mois précédents, ayant employé comme capitaine à bord un homme qui n'était pas muni du certificat requis par la loi.

La cause fut instruite devant J. A. Champagne, recorder de Hull, et l'accusé fut condamné à une amende de $100 et aux frais, au montant de $20.

Le 9 septembre, de nouvelles accusations furent encore portées contre le même, comme suit:—1° que M. Smith avait navigué pendant les mois de juin, juillet et août sans capitaine muni d'un certificat en charge de son vaisseau; 2.—qu'il avait négligé de faire inspecter son bateau; 3.—qu'il a fait naviguer son bateau sans avoir fait faire cette inspection.

Ces accusations furent plaidées devant le recorder de Hull, et le propriétaire fut condamné aux amendes suivantes avec frais, savoir : sur la 1re accusation, à $100 ; sur la 2e, à $400 ; sur la 3e, à $50.

L'honorable ministre de la justice, après avoir entendu les explications du défendeur, et aussi avoir reçu une explication de la part du magistrat qui avait imposé les amendes, a considéré que dans les circonstances, au lieu des amendes, le montant des frais, savoir, $145, serait seul exigé, ce qui fut payé au département le 12 juin 1895.

9 juillet 1894.—Le vapeur *Garden City*, de Toronto, a violé la loi en transportant un plus grand nombre de passagers qu'il n'avait droit par son certificat. Des procédures judiciaires ont été pris contre les propriétaires. La cause fut plaidée à Toronto le 10 juillet, et une pénalité de $100 a été imposée, qui fut payée par un chèque sur la banque de Montréal le 31 juillet 1894.

31 juillet 1894.—Le vapeur *Macassa*, de Hamilton, a transgressé la loi en transportant un plus grand nombre de passagers qu'il n'avait droit par son certificat. Des procédures judiciaires ont été prises, et la cause fut plaidée devant la cour de police à Toronto le 8 août. Les accusés demandèrent un ajournement à trois semaines, et il leur fut accordé deux jours de délai. Une amende de $250 a été imposée au capitaine, et elle fut payée le 25 septembre 1894.

3 août 1894.—Le remorqueur *Eileen*, d'Ottawa. Une poursuite fut instituée contre le propriétaire pour infraction à l'Acte concernant les bateaux à vapeur. La cause fut portée devant le juge O'Brien, à Casselman, le 14 septembre 1894, et l'accusé ayant confessé jugement, fut condamné à $50 d'amende et à $5 de frais, et le tout a été payé au département par un chèque, le 20 septembre 1894.

8 août 1894.—Vapeur *Emulator*, de Toronto. Par suite d'infraction à la loi concernant l'inspection des bateaux à vapeur, une poursuite fut prise contre le propriétaire, qui admit avoir transporté des passagers sans avoir le certificat voulu. Vu les circonstances soumises à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, il lui a plu arrêter les procédures contre M. Watson, le propriétaire, celui-ci payant le minimum de la pénalité, savoir : $50, ainsi que le montant des frais accrus, ce qui fut payé par un mandat-poste le 12 octobre 1894.

13 août 1894.—Le vapeur *Shamrock*. Des procédures judiciaires ont été prises, et une plainte fut portée contre le président de la *Toronto Ferry Company*, pour avoir transporté un plus grand nombre de passagers qu'il ne lui était permis par le certificat.

La cause a été remise de temps à autre, et finalement, savoir: le 7 septembre, le défendeur fut condamné à une amende de $50, qui fut payée par un chèque le 25 septembre 1894.

27 août 1894.—Le vapeur *Mazeppa*, de Toronto, transgressa la loi en naviguant au delà de la limite qui lui était permise, par son certificat, avec des passagers. Une poursuite fut intentée contre le capitaine, Thomas Lundy, jeune, devant le magistrat de police à Hamilton. Le défendeur plaida coupable et fut condamné à une amende de $50 et les frais, et le tout fut payé par la *Hamilton Steamboat Company* le 6 novembre 1894.

30 août 1894.—Vapeur *Acacia* de Hamilton. Une poursuite fut intentée contre les propriétaires pour avoir navigué en contravention avec la loi. La cause fut plaidée devant le magistrat de police a Hamilton le 12 septembre 1894. Les propriétaires ont plaidé coupables à la charge d'avoir navigué au delà des limites pour lesquelles ils avaient un certificat. Le magistrat leur imposa une amende et les frais, ce qui fut payé par chèque le 24 octobre 1894.

4 septembre 1894.—Vapeur *Adie Allice*, de Sainte-Catherine. Une poursuite fut intentée contre le propriétaire, Wm Julian, l'accusant d'avoir en deux occasions transporté plus de passagers qu'il ne lui était permis par son certificat. Il fut acquitté sur la première accusation, et sur la seconde il fût condamné à une pénalité de $50 et les frais.

L'accusé en a appelé de cette décision, et la cause doit être plaidée à un terme de la cour des sessions générales.

21 septembre 1894.—Remorqueur *Commodore*, de Charlottetown, I.P.-E. Une poursuite a été intentée contre le propriétaire devant le magistrat stipendiaire de cet endroit pour avoir transporté des passagers sans être muni du certificat nécessaire à cet effet. Aussi, pour avoir employé un capitaine n'étant pas muni du certificat requis par la loi.

Le défendeur fût condamné sur les deux accusations à une amende de $50 chacune et les frais, à être payés dans dix jours, et à défaut à être emprisonné pendant un mois. L'amende n'a pas encore été payée, le défendeur ayant quitté le pays.

24 septembre 1894.—Vapeur *Greetlands*. Une poursuite fut intentée contre MM. Ross et Cie, les propriétaires, pour faire naviguer le vapeur sans être munis du certificat d'inspection, et une amende de $400 a été imposée. La cause a été portée en appel, qui fût entendu le 6 mai 1895, et le premier jugement a été confirmé. Le montant de l'amende a été déposé au crédit du receveur général le 31 mai 1895.

29 septembre 1894.—Vapeur *Bonita*. Une poursuite fut intentée contre ce vapeur pour infraction à la loi: pas de capitaine muni d'un certificat, et pas de chaloupes à bord. La plainte portée contre le défendeur pour ne pas avoir de chaloupe à bord a été entendue à l'Orignal le 18 octobre 1894, et une amende de $50, ainsi que les frais, fut imposée, ce qui fût payé par une traite du 4 décembre 1894.

Sur paiement de cette amende, le département n'a pas jugé nécessaire de presser l autre accusation.

J'ai l'honneur, d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD ADAMS,

Président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 6.

EXPÉDITION DU BÉTAIL VIVANT.

Relevé du bétail vivant expédié du port de Halifax, N.-E., du 1er janvier au 1er décembre 1895.

Numéro.	Date	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
	1895.									$ c.					Liv.	Liv.	
1	9 fév	Oregon	Liverpool			181		181		5 43							7
2	16 do	Mongolian	do			30		30		0 90							2
3	2 mars	Laurentian	do			152		152		4 56							6
4	16 do	Numidian	do			300		300		9 00							10
5	30 do	Mongolian	do			322		322		9 66							10
6	11 avril	Brazilian	do			445		445	2	13 35					118,825	37,800	19
7	27 do	Borderer	Londres			600		600		18 00					136,000	42,000	24
8		Numidian	Liverpool			329		329	1	9 87					56,000	19,040	13
9	2 nov	Halifax City	Londres								22						
						2,359		2,359	3	70 77	22						91

Relevé du bétail vivant expédié du port de Montréal durant le mois de mai 1895.

Numéro.	Date	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
1	3 mai	Mariposa	Liverpool			185		185		5 55					53,440	20,000	10
2	5 do	Pomeranian	Glasgow	146		400		400		13 46	219				103,460	35,620	17
3		Baltimore	Liverpool	53		691		691		21 26	16				167,360	61,924	29
4	8 mai	Alcides	Glasgow	700		346		346		17 38	112				105,580	42,790	16
5		Dominion	Bristol			431		431		12 93					108,510	38,200	17
6		Christiania	Londres			370		370		11 10	20				98,940	33,540	15
7	10 mai	Fremona	do			482		482		14 46	109				135,030	35,170	20
8		Austrian	do			379		379		11 37	91				119,503	47,618	16
9	11 mai	Laurentian	Liverpool			645		645		19 35	42				163,980	62,856	27
10		Parkmore	do	32		630		630		19 22	74				155,125	59,000	27
11	12 mai	State of Georgia	Newcastle	347		291		291		12 20	*59 41				97,500	29,250	15

12	13 do	Crynthiana	Liverpool			532		532		15 96					137,360	44,450	20
13	14 do	Sarmatian	Glasgow			400		400		12 00	113				90,350	32,370	16
14	16 do	Tritonia	do	747		507		507		22 68	77				147,240	55,760	23
15		Memphis	Bristol			338		338		10 14					83,192	29,220	13
16	17 mai	British Prince	Liverpool			411		411		12 33	1				102,790	34,160	15
17	18 do	Montevidean	Londres			420		420		12 60	52				129,525	45,235	16
18		Lake Superior	Liverpool	156		601		601		19 59	57				142,995	53,090	27
19		Merrimac	Londres			480		480		14 40	105				143,410	43,090	19
20	19 mai	Hurona	do			654		654		19 62	62				214,106	66,810	26
21		Buenos Ayrean	Glasgow			400		400		12 00	174				82,450	32,040	16
22	22 mai	Scotia	Londres	153		355		355		12 18					100,000	36,000	15
23		Escalona	Cherbourg				364	364		10 92	30				126,500	27,650	14
24		Concordia	Glasgow	747		400		400		19 47	10				130,128	50,390	19
25	23 mai	Avlona	Newcastle			300		300		9 00	30				80,940	30,450	13
26		Mexico	Bristol			320		320		9 60					80,580	28,870	12
27	24 mai	Gerona	Londres	54		454		454		14 16	38				133,870	47,534	18
28		Messmore	Liverpool			492		492		14 76	18				114,080	45,620	17
29	25 mai	Mongolian	do			609		609		18 27	20				150,000	54,000	24
30	26 do	Norwegian	Glasgow			400		400		12 00	123				100,990	36,110	16
31		Lake Winnipeg	Liverpool	244		540		540		18 64	27				138,120	28,740	21
32	29 mai	Brazillian	Londres			494		494		14 82	16				138,590	47,130	20
33		Amarynthia	Glasgow	731		399		399		19 28	40				118,160	69,450	19
34	30 mai	Montezuma	Londres	90		473		473		15 09	198				172,900	42,420	32
35		Oregon	Liverpool	250		414		414		14 82	23				97,900	34,800	18
36		Otolia	Bristol			280		280		8 40					78,000	25,000	11
				4,450		15,523	364	15,887		521 11	1,997		128		4,442,604	1,526,357	669
		Mai 1894		9,370		14,341		14,341		523 93	982						
		do 1893		101		15,336		15,336		306 72	296						
		do 1892		391		16,287	424	16,711		334 22	511						

*Sur le *Labrador*.

37	1er juin	Numidian	Liverpool					602		18 06	27						
38	2 do	Lake Ontario	do	140				410		13 70	134						
39	2 do	Dracon	Newcastle					300		9 00	32						
40	2 do	Siberian	Glasgow					397		11 91	117						
41	4 do	Warwick	do	739				308		16 63	61						
42	5 do	Assaya	Londres	340				260		11 20	118						
43	7 do	Baltimore	Liverpool					697		20 91	18						
44	7 do	Palmas	Bristol	200				234		9 02							
45	7 do	Mariposa	Liverpool	385				200		9 85	10						
46	7 do	Iona	Londres	196				423		14 65	105						
47	8 do	Rosarian	do	332				375		14 57	75						
48	12 do	Lake Huron	Liverpool	392				393		15 71	100						
49	12 do	Pomeranian	Glasgow	149				400		13 49	99						
50	13 do	Alcides	do	652				399		18 49	59						

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1895—*Suite.*

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
	1895.									$ c.					L.	L.	
51	14 juin	Parkmore	Liverpool	755				674		27 77	40						
52	14 do	Dominion	Bristol	845				289		17 12							
53	15 do	*Laurentian	Liverpool	206				677		22 37	226						
54	16 do	Austrian	Londres					352		10 56	137						
55	19 do	Sarmatian	Glasgow					400		12 00	139						
56	19 do	Lake Superior	Liverpool	843				370		19 53	117						
57	20 do	Tritonia	Glasgow	1,302				401		25 05	33						
58	20 do	Canadia	Londres	237				338		12 51	35						
59	21 do	Memnon	Bristol	878				304		17 90							
60	21 do	Fremona	Londres	762				267		15 63	95 †18						
61	23 juin	State of Georgia	Newcastle	437				238		11 51	90						
62		British Empire	Londres	527				442		18 53	112						
63	26 juin	Lake Winnipeg	Liverpool	801				460		21 81	24						
64		Buenos Ayrean	Glasgow					400		12 00	80						
65		Montevidean	Londres					371		11 13	103						
66	27 juin	Hisponia	do	819				186		13 77	109						
67		Concordia	Glasgow	505				400		17 05	26						
68		Memphis	Bristol	467				343		14 96							
69	28 juin	Hurona	Londres	928				427		22 09	35						
70	29 do	Mongolian	Liverpool	253				585		20 68	35						
71	30 do	Avlona	Newcastle	180				170		6 90							
72		Nessmore	Liverpool					451		13 53	55						
				14,270		13,943		13,943		560 99	2,443				3,999,452	1,464,421	624
		Reporté, 31 mai 1895		4,450	13	15,523	364	15,887	13	521 11	1,997	13	128		4,442,604	1,526,357	669
		Total au 30 juin 1895		18,720		29,466	364	29,830		1,082 10	4,440		128		8,442,056	2,990,778	1,293
		Période correspondante pour 1894		16,055		29,090		29,090	19	1,033 93	1,521	3					
		do 1893		218		33,374	15	33,389	34	764 70	572	3					

* Chevaux sur le *Labrador* pour Liverpool.

73	2 juillet	Norwegian	Glasgow					406	1	12 00	112	0				
74	3 do	Lake Ontario	Liverpool	147	0			451	0	15 00	96	0				
75	3 do	Grecian	Londres	816	0			316	3	17 64	82	0				
76	4 do	§Amarynthia	Glasgow	293	0			400	0	14 93	82	0				
77	4 do	‡Mexico	Bristol	880				210		15 10						
78	5 do	Gerona	Londres	1,468	4			230	0	21 58	88	0				
79	5 do	§Merrimac	do	1,871				523		34 40	71					
80	6 do	Numidean	Liverpool					334	3	10 02	36	1				
81	7 do	Baltimore	do	895	4			605	4	26 60	70	0				
82	9 do	Siberian	Glasgow					400	0	12 00	62	0				
83	10 do	Brazillian	Londres	641	0			341	0	16 64	22	0				
84	11 do	Warwick	Glasgow	158	0			400	0	13 58	42	0				
85	11 do	Scotia	Londres	288	0			332	0	12 84	37	0				
86	11 do	‖Merrimac	do	1,870	0			522	0	34 36	70	0				
87	11 do	Etolia	Bristol	322	1			291	0	11 95						
88	12 do	Dracona	St. Malo				300	300	0	9 00	83	0				
89	13 do	Montezuma	Londres	278	0			561	0	19 61	90	0				
90	13 do	Mariposa	Liverpool	821	0			98	0	11 15	70	0				
91	16 do	Escalona	Newcastle	478	0			196	0	10 66	25	0				
92	16 do	Parkmore	Liverpool	879	1			720	1	30 39						
93	16 do	Pomeranian	Glasgow					251	0	7 53	146	1				
94	17 do	Lake Huron	Liverpool	901	0			504	1	24 13	94	0				
95	17 do	Rosarian	Londres	954	3			312	0	18 90	70	0				
96	18 do	Alcides	Glasgow	108	0			251	0	8 60	41	1				
97	18 do	Dominion	Bristol	653				251		14 06						
98	19 do	Iona	Londres	837				475		22 62	89	0				
											*48	0				
99	20 do	Laurentian	Liverpool	900				676		29 28	27	0				
100	21 do	British Queen	do	1,568				456		29 36	126					
101	21 do	Assaya	Londres	818				446		21 56	60					
102	23 do	Sarmatian	Glasgow					400		12 00	42					
103	24 do	Lake Superior	Liverpool	1,142				488		26 06	12					
104	25 do	Tritonia	Glasgow	461				400		16 61	66					
105	25 do	Christiania	Londres	483				339		15 00	41					
106	25 do	Austrian	do	454				415		16 99	36					
107	26 do	Memnon	Bristol	240				373		13 59	..					
108	30 do	Buenos Ayrean	Glasgow					400		12 00	76					
109	31 do	Lake Winnipeg	Liverpool	883				493		23 62	17					
110	31 do	Montevidean	do	1,715				237		24 26	55					
		Total pour juillet		24,172		14,497	300	14,797		685 63	2,202				4,457,894	1,472,960	693
		Reporté auparavant		18,720	106	29,466	364	29,830	58	1,082 10	4,440	25			8,442,056	2,990,778	1,293
		Total à date		42,892		43,963		44,627		1,767 73	6,642				12,899,950	4,463,738	1,986
		Même date, 1894		32,273				42,941	29							
		do 1893		667				45,753	41							

* Chevaux sur le *Labrador* pour Liverpool. † Expédiés par str *Laurentian* à Liverpool. ‡ Naufragé au large de Belle-Isle, perte totale. § S'est échoué vis-à-vis Longueuil. Bétail vivant renvoyé aux enclos et ré-expédié le 11. ‖ Bétail vivant ré-expédié des enclos.

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1895—*Suite.*

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain. pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
	1895.									$ c.					Liv.	Liv.	
111	1er août	Concordia	Glasgow	500	0			401	0	17 03							
112		Nessmore	Liverpool					520	0	15 60							
113	2 août	Memphis	Bristol	876	0			295	0	17 61							
114		Fremona	Londres	893	4			153	1	13 52	83 *32	0					
115	3 août	Mongolian	Liverpool	568	0			611	0	24 01	3	0					
116	4 do	British Empire	Londres	276	3			238	0	9 90	36	0					
117	6 do	Norwegian	Glasgow					400	0	12 00	40	0					
118	7 do	Canada	Londres	220	0			46	0	3 40							
119		Crecian	do	1,045	1			288	0	19 09	54	0					
120		Lake Ontario	Liverpool	294	0			520	0	18 54	1	0					
121	8 août	State of Georgia	Newcastle	433	0			341	0	14 56							
122		Amarynthia	Glasgow	201	1			403	0	14 10	19	0					
123		Lycea	Bristol	824	8			260	0	16 04							
124	9 août	Hurona	Londres	717	1			130	0	11 07	92	0					
125	10 do	Numidian	Liverpool	517	0			580	0	22 57	34	0					
126		Scotsman	do	2,640	4			739	0	48 57	27	0					
127	11 août	Oronmore	Londres					478	0	14 34							
128	13 do	Siberian	Glasgow					440	0	13 20	109	0					
129		Brazillian	Londres	646	2			257	0	15 37	138	3					
130	15 août	Warwick	Glasgow	531	0			399	0	17 28							
131		Parkmore	Liverpool	869	5			720	0	30 29							
132		Etolia	Bristol	323	3			341	0	13 46	20	0					
133	16 août	Gerona	Londres	1,547	4			328	0	25 31	90	0					
134	17 do	Mariposa	Liverpool	1,784	11			61	0	19 67	32	0					
135	20 do	Pomeranian	Glasgow			400		400	0	12 00	90	0					
136	21 do	Rosarian	Londres	1,196		323		323		21 65	46						
137	21 do	Avlona	St. Malo				281	281		8 43	102						
138	21 do	Lake Huron	Liverpool	1,070		505		505		25 85	54						
139	22 do	Alcides	Glasgow			400		400		12 00	24						
140	22 do	Dominion	Bristol	360		396		396		15 48							
141	22 do	Hispania	Londres	1,460		251		251		22 13							
142	22 do	Montezuma	do	1,654		549		549		33 01	128						
143	22 do	Laurentian	Liverpool	778		648	80	728		29 62	12						

144	28 do	Sarmatian	Glasgow	289		301		301		11 92	60						
145	28 do	Lake Superior	Liverpool	715		415	80	495		22 00	44						
146	28 do	Austrian	Londres	994		328		328		19 78	61						
147	29 do	Tritonia	Glasgow	718		367		367		18 19	35						
148	29 do	Memnon	Bristol	1,516		248		248		22 60							
149	30 do	Iona	Londres	1,897		190		190		24 67	150						
150	31 do	Angloman	Liverpool	1,098		844		844		36 30	20						
				29,449		15,148	441	15,589		762 16	1,639				4,799,466	1,561,010	762
		Reporté, 31 juillet 1895		42,892	142	43,963	664	44,627	84	1,767 73	6,642	31	128		12,899,950	4,463,738	1,986
		Total, 31 août 1895		72,341		59,111	1,105	60,216		2,529 89	8,281		128		17,699,416	5,924,748	2,748
		Période correspondante pour 1894		60,977	221			55,332	39	2,270 41	3,174						
		do 1893		712				60,836	48	1,593 05	1,123						
		do 1892		15,703				74,612	166	1,492 24	1,323						

* Par le *Labrador*.

151	1er sept.	Nessmore	do			417	130	547	1	16 41							
152	3 do	Buenos Ayrean	Glasgow			500		500	0	15 00	22	0					
153	4 do	Lake Winnipeg	Liverpool	345	4	575		575	4	20 70							
154		Montevidean	Londres	619	1	368		368	1	17 23	44						
155		Scotia	do	426		360		360		15 06							
156		Assaye	do	649		477		477	2	20 80	61						
157	5 sept	Concordia	Glasgow	671	2	409		409	3	18 98	37						
158		Memphis	Bristol	1,649	26	274	45	319		26 06							
157	7 sept	Mongolian	Liverpool	710	1	567		567	1	24 11	19						
160	8 do	Cynthiana	Glasgow	745		483		483		21 94	2						
161	10 do	Norwegian	do			304		304		9 12	34						
162	11 do	Grecian	Londres	1,623	10	341		341	3	26 46	63						
163		Lake Ontario	Liverpool	306	4	362		362	1	13 92	65						
164		Merrimac	Londres	2,269			660	660	1	42 49	54						
165	12 sept	Amarynthia	Glasgow	613	1	394		394	1	17 95	4						
166		Lycea	Bristol	1,098	10	89	216	305	1	20 13							
167	13 sept	Hurona	Londres	1,992	16	207		207		26 13	118						
168	15 do	Parkmore	Liverpool	1,036		712		712		31 72							
169		Numidian	do	462		606	20	626		23 40							
170		Scotsman	do	2,080	0	995	55	1,050	0	52 30	47	0					
171	17 sept	Siberian	Glasgow	669	3	381	6	387		18 30	50						
172	18 do	Christiania	Londres	1,752		41		41		18 75	34						
173		Brazillian	do	1,619	2	232		232		23 15	99						
174		British Queen	do	2,760		180		180		33 00							
175	18 sept	Roman	Liverpool	1,203		486	135	621		30 66	40						
176	19 do	Warwick	Glasgow	275		413		413		15 14							
177	20 do	Etoleà	Bristol	1,030		185	92	277		18 61							
178	21 do	Mariposa	Liverpool	2,465		20		20		25 25	21						

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1895.—

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
	1895.									$ c.					Liv.	Liv.	
179	22 sept	Lake Huron	Liverpool	1,093		†484		484		25 45							
180	22 do	Durham City	do			271		271		8 13							
181	25 do	Pomeranian	Glasgow	1,407		430		430		26 97	53						
182	25 do	Norseman	Liverpool	1,727		602		602		35 33	7						
183	25 do	Gerona	Cherbourg			127	451	578		17 34	202						
184	26 do	Rosarian	Londres	1,335		124		124		17 07	205						
185	26 do	Alcides	Glasgow	505		398		398		16 99	44						
186	26 do	Dominion	Bristol	1,659		305		305		25 74	12						
187	28 do	Canadia	Londres	1,647		230		230		23 37							
											*206						
188	28 do	Laurentian	Liverpool	1,385		500		500		28 85	8						
		Expédié en septembre		39,824		14,509	1,150	15,659		868 01	1,551						781
		Reporté précédemment		72,341	289	59,111	1,105	60,216	94	2,529 89	8,281	36	128				2,748
		Total à date		112,165		73,620	2,255	75,875		3,397 90	9,832		128				3,529
193		Même date, 1894		90,703	678			69,880	69	3,004 11	3,988						
191		do 1893		905				70,541	115	1,886 13	1,310						
214		do 1892		15,917				86,877	171	1,737 54	1,505						

* Sur le *Labrador*.

†161 de plus expédiés à Québec pour y être détenus à cause des eaux basses.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
189	1er oct.	Sarmatian	Glasgow	2,248	4	400		400	0	34 48	18	0					24
190	2 do	Lake Superior	Liverpool	1,227	0	471		471	0	26 40	36	0					23
191	3 do	Tritonia	Glasgow	2,036	3	404		404	0	32 48	29	0					23
192	3 do	Nessmore	Liverpool			520		520	0	15 60							19
193	3 do	Austrian	Londres	1,367	6	201		201	0	19 70	66	1					14
194	4 do	Memnon	Bristol	1,239	2	196		196	1	18 27	81	0					16
195	5 do	*Angloman	Liverpool	2,143	10	404		404	2	33 55							*36
196	6 do	Buenos Ayrean	Glasgow	1,735	6	350		350	0	27 85							21
197	9 do	Iona	Londres	2,107	11	90		90	0	23 77	248	0					21

198	9 do	Lake Winnipeg	Liverpool	913	0	404		404	0	21 25	29	0					19
199	10 do	Montezuma	Londres	3,418		650		650		53 68	83	0					48
200	10 do	Montevidean	do	2,140	14	211		211	0	27 73	41	0					18
201	10 do	Concordia	Glasgow	338	3	395		395	3	15 23							17
202	11 do	Memphis	Bristol	3,225	58	216		216	1	38 73	33	0					22
203	12 do	Mongolian	Liverpool	1,168	8	439		439	0	24 85	97	3					22
204	15 do	Escalona	Saint-Malo				277	277	0	8 31	106	0					15
205	15 do	Amarynthia	Glasgow	837	2	395		395	2	20 22	6	0					19
206	15 do	Norwegian	do	1,786	6	277		277	0	26 17	127	0					19
207	16 do	Lake Ontario	Liverpool	385	0	228		228	0	10 69	81	0					12
208	16 do	Parkmore	do	969	6	726		726	1	31 47							30
209	16 do	Grecian	Londres	1,610	8	185		185	0	21 65	89	2					14
210	17 do	Lycia	Bristol	2,456	33	101		101	1	27 59							14
211	19 do	Numidian	Liverpool	1,077	2	527		527	1	26 58	7	0					24
212	19 do	Scotia	Londres	1,544		183		183		20 93							16
213	19 do	Scotsman	Liverpool	5,346		760	38	798		77 40	10						54
214	19 do	Assaya	Londres	2,242		290		290		31 12	75						25
215	22 do	Siberian	Glasgow	2,652		359		359		37 29	138						25
216	22 do	Lake Huron	Liverpool	1,147		363		363		22 36	111						19
217	23 do	Mentmore	do			313	24	237		10 11	108						20
218	24 do	Warwick	Glasgow	414		298		298		13 08							13
219	25 do	Etolia	Bristol	2,002		181		181		25 45							16
220	26 do	Merrimac	Londres	2,578		460		460		39 58	75						32
221	26 do	Brazillian	do	2,362		175		175		28 87	82						17
222	27 do	Hurona	do	2,228		329		329		32 15	196						23
223	29 do	Pomeranian	Glasgow	1,685		403		403		28 94	76						22
224	31 do	Alcides	do	463		342		342		14 89	16						15
		Total pour oct. 1895		59,087		12,746	339	12,585		968 42	2,064				5,020,280	1,474,506	778
		Reporté, 30 sept. 1895		112,165	524	73,620	2,255	75,875	120	3,397 90	9,832	37			23,137,775	7,524,731	3,529
		Total au 31 oct. 1895		171,252		85,866	2,594	88,460		4,366 32	11,896		128		28,158,055	8,999,237	4,307
229		Même date, 1894		119,341	834			79,390	96	3,575 79	5,095						
216		do 1893		1,781				80,495	141	2,193 51	1,516						
243		do 1892		15,914				95,192	608	1,903 84	1,628						

*283 têtes de bétail, 687 moutons pour être embarqués à Québec.

225	1er nov	Dominion	Bristol	1,633				201		22 36	{ *42						31
											30						17
226	3 do	Rosarian	Londres	1,544				200		21 44	23						16
227	3 do	Avlona	do	527				201		11 30							14
228	5 do	Sarmatian	Glasgow	1,816				†189		23 83	59						25
229	6 do	Lake Superior	Liverpool	1,127				244		18 56	168						10
230	6 do	‡Nessmore	do					520		15 60	1						20
231	7 do	Tritonia	Glasgow	1,643				449		29 90	35						25
232	8 do	Amarynthia	Liverpool					491		14 73							41

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1895—*Suite.*

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
	1895.									$ c.					Liv.	Liv.	
233	8 nov.	Christiania	Londres	1,974	....	....	....	....	....	19 74	....	....	....	....	....	....	8
234	9 do	Gerona	do	2,157	....	....	....	317	..	31 08	44	....	....	....	....	....	22
235	10 do	Austrian	do	1,209	....	....	....	150	....	16 59	48	....	....	....	....	....	11
236	12 do	Hibernian	Glasgow	1,310	....	....	....	243	....	20 39	20	....	....	....	....	....	16
237	12 do	Memnon	Bristol	2,674	....	....	....	....	....	26 74	71	....	....	....	....	....	16
238	14 do	Concordia	Glasgow	306	....	....	....	198	..	9 00	....	....	....	....	....	....	9
239	14 do	Lake Winnipeg	Liverpool	924	....	....	....	379	...	20 61	90	....	....	....	....	....	19
240	15 do	Scotsman	do	4,308	....	....	....	940	...	71 28	‖130	....	....		....	....	55
241	15 do	Fremona	Londres	2,067	....	....	....	283	...	29 16	....	....	....	....	....	....	21
242	16 do	Mongolian	Liverpool	1,084	....	....	....	473	...	25 03	7	....	....	....	....	....	24
243	19 do	Norwegian	Glasgow	1,576	....	....	....	258	....	23 50	98	....	....	....	....	....	17
244	20 do	Lake Ontario	Liverpool	304	....	....	....	142	....	7 30	150	....	....	....	....	....	7
245	20 do	Memphis	Bristol	5,672	....	....	....	20	...	37 32	78	....	....	....	....	....	20
246	20 do	Amarynthia	Glasgow	1,494	....	....	....	257	..	22 65	41	....	....	....	....	....	16
247	21 do	Iona	Londres	2,734	....	....	....	160	....	32 14	177	....	....	....	....	....	18
248	21 do	Montevidean	do	2,110	....	....	....	73	....	23 29	....	..	....	....	....	....	13
249	21 do	Lake Huron	Liverpool	1,165	...	124	....	124	....	15 37	195	..	....	....	....	....	11
		Novembre, total		39,355	....	6,512	....	6,512	....	588 91	1,307	....	....	....	3,436,675	955,922	502
		Antérieurement reporté		171,252	839	85,866	2,594	88,460	133	4,366 32	11,896	....	128	....	28,158,055	8,999,237	4,307
		Total pour 1895		210,607	839	92,478	2,594	94,972	133	4,955 23	13,203	....	128	....	31,594,730	9,955,159	4,809
		Total pour 1894		139,780	....	....	....	86,635	473	3,997 53	5,623	....	....				
		do 1893		3,743	....	....	....	83,322	141	2,297 94	1,660	....	137				
		do 1892		15,914	....	....	....	98,731	646	1,984 70	1,739	....	1,262				

*Sur le *Laurentian*, dont le bétail (562), etc., moutons (1,914), a été expédié par chemin de fer et embarqué à Québec à cause de l'eau basse. †262 têtes de bétail de plus expédiées par chemin de fer à Québec. ‡Perdu au large des côtes d'Ecosse. ‖Sur le *Vancouver*.

Ce qui suit a été expédié d'ici par chemin de fer, et embarqué à Québec :—

3 nov.....	Laurentian	Liverpool	1,914	....	....	....	562
3 do	Angloman..	do	3,137	...	....	....	216
3 do	Sarmatian	Glasgow........	....	....	. ...	....	262
3 oct.....	Angloman	Liverpool	689	....	....	....	283
3 juin.....	Cynthiana.	do	1,801	....	....	....	78
			7,541	....	....	....	1,401

GEORGE POPE,
E. B. MORGAN,
Inspecteurs.

MONTRÉAL, 25 novembre 1895.

Relevé total du bétail vivant expédié du Canada pendant l'année 1895 :

Bestiaux 104,872
Chevaux 13,203
Moutons 210,607

ANNEXE Nº 7.

Relevé des quais sous le contrôle du ministère de la marine le 30 juin 1895.

(Règlements établis pour la gouverne des quais, le 12 juin 1889.)

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
ONTARIO.				$ c.
Cockburn Island	Alfred Monck	16 avril 1894.	25 p. 100 des perceptions	80 85
Goderich	Wm. Marlton	14 fév. 1894.	25 do n'excédant pas $200 p. année	260 43
Kingsville	S. A. King	5 mai 1890.	25 p. 100 des perceptions	71 21
Morpeth	Chas. Stammers	1er août 1894	25 do	46 73
Rondeau	W. R. Fellowes	17 déc. 1888.	25 do	92 35
Saut-Sainte-Marie	Emploi vacant	2 janv. 1890.	$100 par année	368 90
Southampton	James Johns	31 oct. 1892	25 p. 100 des perceptions	75 67
Summerstown	H. Haggarty	27 sept. 1894.	25 do	16 01
Wiarton	H. R. A. Ely	10 déc. 1890.	25 do	165 48
QUÉBEC.				
Agnès	L. A. Roy	27 nov. 1891.	25 p. 100 des perceptions	
Anse Saint-Jean	J. Desgagné	10 juin 1893.	25 do	4 55
Baie Saint-Paul	Emploi vacant	25 août 1891.	25 do	
Baie Saint-Paul, bloc isolé	A. Simard	25 août 1891.	25 do	139 39
Beauport	Félix Guillot	21 nov. 1891.	25 do	
Berthier	Emploi vacant		25 do	85 34
Carleton	Jos. Cauchon	4 juin 1889.	$50 par année	33 74
Cascades	Nérée Moreau	26 oct. 1892.	25 p. 100 des perceptions	
Chicoutimi	Juste Ouellette	2 mai 1892.	25 do	150 00
Echo Vale, lac Mégantic	D. P. Matheson	16 mai 1894.	25 do	
Grande-Rivière	John Carberry	23 sept. 1892	55 do	192 44
Ile aux Grues	Jos. Painchaud	17 fév. 1890	25 do	3 22
Lacolle	R. J. Robinson	8 mars 1894.	25 do	2 89
Les Eboulements	M. Tremblay	4 sept. 1894.	25 do	108 26
L'Islet	Octave Morin	8 fév. 1892.	25 do	3 99
Longueuil	D. Brissette	23 mars 1893.	25 do	89 71
Mégantic	D. J. Matheson	16 mai 1894.	25 do	
Malbaie	Elie Maltais	15 août 1893.	25 do	191 02
New-Carlisle	John C. Hall	4 juin 1889.	25 do	192 35
Percé	T. W. Flynn	19 janv. 1893.	25 do	77 64
Port-Daniel	John Enright	11 sept. 1890.	$50 par année	56 60
Rimouski	Chas Lepage	24 juill. 1894.	25 p. 100 des perceptions	
Rivière-Ouelle	J. H. dit Beaulièu	28 nov. 1892.	25 do	2 55
Rivière du-Loup	Louis Pinze	16 sept. 1891	25 do	403 64
St-Alphonse de Bagotville	Abel Tremblay	7 juill. 1891.	25 do	183 74
Saint-Jean d'Orléans	Chas Langlois	16 déc. 1892.	25 do	
Saint-Laurent d'Orléans	Edouard Chabot	16 déc. 1892.	25 do	16 33
Sainte-Cécile du Bic	L. N. Côté	20 juill. 1891.	25 do	2 29
Tadousac	A. Christiansen	7 juill. 1891.	25 do	25 85
Trois-Pistoles	Nap. Rioux	16 sept. 1891.	25 do	
St-Thomas de Montmagny	T. Gandrew	9 nov. 1894.	25 do	5 70
NOUVELLE-ECOSSE.				
Arisaig	John McInnis	17 août 1894.	25 do	37 00
Avonport	Robert Shaw	23 nov. 1888.	25 do	
Barrington	S. W. Crowell	12 août 1891.	25 do	167 27
Bayfield	Wm. McDonald	30 oct. 1894.	25 do	57 57

RELEVÉ des quais, etc.—*Suite.*

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*				$ c.
Anse-Belliveau	St. Clair Thériau	24 nov. 1892.	25 p.c. des perceptions	244 85
Gr.-Anse, Co. Lunenburg	John Teal	12 juin 1893.	25 do	
Broad Cove Marsh, Co. d'Inverness	Hugh McDonald	19 oct. 1892.	25 do	
Brooklyn	F. T. Gardiner	20 do 1882.	20 do	
Canada-Creek	C. E. Eaton	23 nov. 1888.	25 do	
Anse-du-Cap, CapSte-Marie	M. A. Doucette	7 déc. 1891.	25 do	40 42
Centreville	W. M. B. Dakin	25 août 1888.	25 do	96 44
Ruisseau Chipman	Jas. Misaner	23 nov. 1888.	25 do	
Pointe de l'Eglise	Chas. F. Belliveau	20 août 1892.	25 do	60 95
Baie des Vaches	Arch. McKinnon	15 avril 1879.	7½ do	1,347 28
Cranberry-Head	Abram Thurston	16 fév. 1889.	25 do	
Anse Delap	R. W. McCaul	28 nov. 1889.	25 do	
Digby	H. B. Short	9 janv. 1891.	25 do	557 51
Eagle-Head	Nathan Leslie	9 do 1889.	25 do	
Baie de l'Est	Donald McInnis, (fils de Ronald)	5 avril 1886.	50 do	
Riv. de l'E., hav. de Sheet	Malcolm McFarlane.	20 mai 1890.	25 do	6 08
Gr.-Narrows, Co. Victoria	Emploi vacant	25 août 1888.	25 do	
Grand-Narrows, comté du Cap-Breton	E. A. McNeill	6 nov. 1888.	25 do	180 48
Havre de Hall	Sydney Roscoe	23 do 1888.	25 do	
Hampton	Judson Foster	25 août 1888.	25 do	18 16
Harbourville	B. Morris	8 juin 1894.	25 do	28 76
Irish-Cove	John Cash	17 sept. 1892.	25 do	37 90
Maitland, comté de Hants	W. B. Smith	8 juin 1894.	25 do	48 56
Maitland, Co. Yarmouth	J. N. Sanders.	20 sept. 1894.	25 do	34 22
Margaretsville	T. J. Downie	25 août 1888.	26 do	80 32
Anse Météghan	H. F. Deveau	15 sept. 1888.	25 do	69 17
Rivière Météghan	Urbain Doucette	3 janv. 1883.	20 do	101 33
Pointe de la Milice	D. McIntosh	20 août 1892.	25 do	
Morden	John Redgate	16 nov. 1893.	25 do	59 06
Pt. du Chêne (Kingsport)				200 00
Ogilvie	Martin Donnellan	13 juillet 1893.	25 p.c. des perceptions	17 77
Parrsboro'	Thompson Tipping	26 nov. 1888.	25 do	50 22
Quai de Pickett	Andrew Bishop	24 déc. 1884.	25 do	
Plymton	Wm. K. Smith	8 août 1890.	25 do	
Pointe Brûlée	David Stevenson	23 nov. 1888.	25 do	
Port-George	W. Crawford	7 juin 1894.	25 do	99 01
Port-Hood	V. A. McDougald	17 mai 1892.	25 do	122 83
Port-Lorne	Samuel Beardsley	25 août 1888.	25 do	118 32
Rivière au Saumon	J. M. Deveau	25 nov. 1890.	25 do	
Saulniersville	John T. Saulnier	25 août 1888.	25 do	69 03
Ile Tancook	Amos Hubley.	28 fév. 1893.	25 do	
Tracadie	J. M. Hall	6 nov. 1888	25 do	
Tusket Wedge	Jas. Cothreau	16 fév. 1889.	25 do	
Victoria	William Brown	11 do 1889.	25 do	12 40
Wallace	Don McKenzie	16 déc. 1892.	25 do	
Pubnico-Ouest	Wm. D'Entremont	21 sept. 1893.	25 do	11 50
Rivière de l'Ouest, havre de Sheet	Malcolm McFarlane.	3 do 1889.	25 do	
Pointe Blanche	Elisha West	9 janv. 1889.	25 do	
NOUVEAU-BRUNSWICK.				
Bouctouche	J. J. LeBlanc	2 mai 1892.	25 do	10 49
Campbellton	Alfred J. Venner	10 juin 1893.	25 do	107 11
Cap Tourmentine	Wm. B. Welsh	28 avril 1894.	25 do	420 69
Clifton, Stonehaven	S. Paynes	9 nov. 1894.	25 do	2 32
Dalhousie	W. J. Smith.	27 juin 1891.	25 do	204 70
Cap Hopewell	Wm. Hamilton	9 avril 1890.	25 do	35 40
Quaco	W. H. Rourke	15 juillet 1892	25 do	
Saint-Louis	E. Comeau	2 mai 1893.	25 do	

RELEVÉ des quais, etc.—*Fin.*

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
ILE DU PRINCE-EDOUARD.				$ c.
Annandale	James Taylor	2 juillet 1885.	25 p.c. des perceptions	59 46
Bay-View	Joseph Harrington	2 oct. 1885.	25 do	16 57
Belfast	Thos. McLennan	21 juillet 1890.	25 do	84 51
Quai Brush	Levi R. Ings	18 sept. 1885.	25 do	108 22
Anse Campbell	Angus McIntyre	17 oct. 1888.	25 do	
Pointe de la Chapelle	Ronald McCormack	18 sept. 1885.	25 do	8 70
Pointe de la Chine	W. S. N. Crane	18 do 1885.	25 do	16 50
Clifton	Wm. MKay	22 do 1886.	25 do	
Crapaud et jetée de Victoria	James Day	12 mai 1890.	25 do	94 62
Georgetown	James Bourke	2 juillet 1885.	25 do	29 24
Quai de Hickey	R. Webster	31 do 1891.	25 do	14 00
Higgin's-Shore	G. G. Henry	9 nov. 1891.	25 do	1 02
Pointe de Hurd	R. Robblee	6 oct. 1888.	25 do	34 08
Kier's-Shore	W. Hodgson	10 juin 1895.	25 do	72 88
Lambert	Angus McQueen	24 oct. 1896.	25 do	
Pointe-Lewis	D. Lewis	10 juin 1895.	25 do	77 65
Ile McGee	Norman Gallant	9 nov. 1891.	25 do	
Rivière au Vison	B. Clow	30 juin 1891.	25 do	
Havre de Murray-Sud	R. Murley	25 août 1891	25 do	10 00
Crique des Neuf-Milles	Edward Harrington	29 oct. 1885.	25 do	
Cardigan-Nord	Donald McIntyre	2 juillet 1885.	25 do	28 38
Pinette	Emploi vacant		25 do	
Pownal	Alex. McRae	2 oct. 1885.	25 do	52 11
Baie Sainte-Marie	B. Lewellin	22 avril 1893.	25 do	25 64
Souris	Emploi vacant		25 do	
Rustico-Sud pont du Banc d'Huitres	D. Gallant	23 fév. 1895.	25 do	
Stevens et Montague	Angus McQueen	24 oct. 1891	25 do	86 75
Rivière à l'Esturgeon	Bernard Kearney	18 sept. 1885.	25 do	32 76
Rivière Tignish	Geo. Conroy	2 oct. 1891.	25 do	49 81
Rivière Vernon	J. G. McKenzie	19 do 1885.	25 do	100 88
Ile Boisée	M. H. McMillan	16 mai 1889.	25 do	

RÉCAPITULATION.

Ontario		$ 1,177 64
Québec		1,971 24
Nouvelle-Ecosse		3,974 41
Nouveau-Brunswick		780 71
Ile du Prince-Edouard		1,003 78
Total des droits de quai perçus		$ 8,907 78
A AJOUTER—Reçu par les capitaines des ports suivants, en sus de la rémunération allouée :—		
Capitaine de port—Fort-William, Ont	$ 45 50	
do Port-Arthur, Ont	26 50	
do Saint-Jean, Qué	88 50	
do Cap-Canso, N.-E	15 00	
do Chatham, N.-B	64 50	
do Saint-André, N.-B	3 00	
		243 00
Revenu total des quais et havres		$ 9,150 78

Ce relevé n'indique que le montant perçu par le département et placé au crédit du receveur général au 30 juin 1895.

ANNEXE Nº 8.

SERVICE DES SIGNAUX, CANADA.

QUÉBEC, 11 novembre 1895.

Le sous-ministre
de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport sur ce service pour l'exercice clos le 30 juin 1895.

Comme les années précédentes, il a été envoyé du bas du fleuve etdu golfe Saint-Laurent des rapports donnant la température, le vent, la condition et le mouvement de la glace pendant les mois d'hiver et du printemps, ainsi que le signalement des navires remontant et descendant.

La neige est tombée de bonne heure, mais pas en aussi grande quantité qu'en 1893-94, mais la glace s'est formée de bonne heure et a fermé les havres des rivières qui étaient restés, en 1892-93, ouverts beaucoup plus tard.

Comparativement aux saisons précédentes, l'arrivée des vapeurs a été très incommodée par les glaces. La plupart des vaisseaux ont rencontré les premières glaces de 30 à 40 milles à l'est du Cap Ray et à quelques 35 milles à l'ouest, et très peu jusqu'à l'île d'Anticosti, et aucune de là à Québec.

Quelques navires à vapeur, qui ont suivi une ligne plus au sud, ont rencontré un banc de glace en dedans de 40 milles à l'est, au nord et à l'ouest du Rocher aux Oiseaux.

Le port de Canso s'est fermé le 21 janvier et s'est rouvert le 19 avril.

En 1893-94 le port s'était fermé le 9 janvier et rouvert le 25 avril.

Le havre de Sydney s'est fermé le 14 février et rouvert le 25 avril.

A port-Mulgrave, détroit de Canso, la condition des glaces dans le détroit est, dit-on, la même que pendant les deux dernières saisons à Halifax, N.-E., Pictou, N.-E., et Charlottetown, I.P.-E., jusqu'à la fermeture de la navigation.

La station de qurantaine de la Grosse-Ile signala comme en 1892 tous les vaisseaux transatlantiques, ce qui est très satisfaisant pour les intéressés. Ces rapports sont envoyés au département par la ligne de télégraphe du gouvernement à Québec.

Du 1er au 30 avril trois rapports par semaine furent obtenus et transmis aux chambres de commerce de Montréal, Saint-Jean, N.-B., et Québec, ainsi qu'à la chambre de commerce à Halifax, N.-E.; aussi à la presse de Montréal et de Québec, à l'agent du ministère à Québec, à l'agent de la douane et de l'immigration, aux agents des lignes transatlantiqnes, aux propriétaires de remorqueurs, aux pilotes faisant le service en aval et en amont de Québec, et à MM. H. Fry et Cie, les agents des Lloyds à Québec.

A partir du 21 avril, des rapports furent reçus et transmis comme je viens de le dire. En outre, on envoie au médecin de la quarantaine, à Rimouski, le signalement des vapeurs de la malle, le nom de la station et l'heure de leur passage quand ils sont signalés pour la première fois.

Le surintendant en chef du service de la quarantaine à la Grosse-Ile reçoit des détails sur la température, le vent et le signalement de tous les translantiques ou des vaisseaux étrangers.

Il est aussi transmis à la Pointe-aux-Esquimaux, pour la gouverne de la flotte de pêche, des renseignements sur le vent, la température et la glace dans les environs d'Anticosti, des îles de la Madeleine, de Meat-Cove, C.-B., de l'île Saint-Paul et du Cap-Ray, Terreneuve.

C'est la cinquième saison où il n'a pas été vu de glace dans le voisinage de Saint-Pierre-Miquelon, après le milieu d'avril.

Le bureau ici a fourni aux agents d'Anticosti, des îles de la Madeleine, de Meat-Cove, C.-B., de l'ile Saint-Paul, du Cap-Ray, Terreneuve, de la Pointe-Basse, de Sydney-Nord, à partir du 18 avril, et à ceux de Cap-Race, à compter du 13 avril, de complets renseignements sur le vent, la température et le mouvement et l'état de la glace dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pour la gouverne des navires qui auraient pu le demander.

NAVIGATION.

1894—Dernier voilier parti le 31 octobre, barque *Festino Lents.*

1884—Derniers steamers partis, le 5 décembre, ss. *Hestia* et *Rosarian.*

1895.—Derniers steamers partis le 20 avril, ss *Otter* et ss *Poline.*

1895—Premiers steamers transatlantiques arrivés le 26 avril, ss. *Mariposa*, de Liverpool, et le ss. *Astrian*, de Palermo, le 28 avril. Le steamer de la ligne Allan *Sardinian*, de Liverpool le 18 avril, est arrivé le 30 avril.

Le premier voilier, arrivé le 12 mai de Liverpool, a été la barque *Prince Charlie.*

PÊCHE.

Le 25 mars les onze goélettes suivantes, avec un équipage moyen de dix hommes chacune, sont parties de la Pointe-aux-Esquimaux pour le golfe et le détroit de Belle-Isle, et sont revenues avec de très maigres produits; c'était les goélettes *Eugénie*, *Emilia*, *Stella Maria*, *Gleaner*, *Pioneer*, *G.M.G.P*, *Marguerite*, *Marie-Anne*, *Sea Star*, *Marie Sacré-Cœur*, *Marina.*

En 1894, quatorze goélettes étaient parties de la Pointe-aux-Esquimaux le 13 mars, douze jours plus à bonne heure qu'à cette saison; c'est ce qui explique en partie le pauvre produit.

Respectueusement soumis.

H. J. McHUGH,
Inspecteur du service des signaux.

ANNEXE A.

RAPPORT *sur la glace, etc., dans le détroit de Belle-Ile et sur la côte ouest de Terreneuve, d'après les notes des agents du ministère à Belle-Ile, Cap-Bauld, Cap-Norman, Forteau, Ile Greenly et Pointe-Riche, Terreneuve, depuis juillet* 1894 *jusqu'à juin* 1895.

BELLE-ÎLE.

1894—1er décembre—Première tombée de neige; il y eut plusieurs brouillards de neige durant le mois, les vents qui ont prévalu étant de l'ouest, et ouest nord-ouest.

1894—23 décembre—La première glace venait du nord. En 1893, la première glace a été observée le 3 décembre, et en 1892 le 23 décembre.

1894—Le 31 décembre—Une grosse montagne de glace a été observée à trois milles du rivage, allant dans une direction S.S.-E.

1895—janvier—Les 10, 11 et 14, les glaces passèrent très vite, mais ont été emportées au large, et l'on n'en vit plus du 23 au 31. Il y eut de la brume le 15 et le 16, et ce n'est que le 20 que la banquise, allant dans une direction S.S.-E., prit une direction sud.

Février.—Les vents qui ont prévalu durant ce mois ont été de O. et O.N.-O., et O.S.-O. Il est tombé très peu de neige, il en est tombé le 1er, le 3, le 5 et le 12. Brume et pluie le 28. La première forte glace est arrivée le 8. Jusqu'à cette date, les vaisseaux pouvaient passer. Le 13, un grand nombre de canards et autres oiseaux de mer ont fait leur apparition autour de l'île. Règle générale, bien peu d'oiseaux font leur apparition durant ce mois là.

Mars.—La neige n'est tombée que le 5 et le 9,—pluie et brume le 1er. Il y Il y eut beaucoup de glace le 3 et le 4, et très peu durant le reste du mois. Le 20, un steamer et une goélette ont été signalés au large du cap Norman. Le 23, une

goélette fut signalée au large du cap Bauld,—le 29 et le 30, il y en avait deux qui s'en allaient vers l'ouest.

Avril.—Il est tombé de la neige le 1er et le 11. Il n'y eut pas de brume durant ce mois—de fortes bourrasques de l'ouest et du nord, du 1er au 3,—très peu de glace à l'est et au sud,—de fortes banquises descendant du cap Norman. Le 9, on observa des lisières de glace dans le détroit,—furent aussi signalées les goélettes *Fidèle* et *Five Brothers*, au large du cap Bauld. Le 12, la goélette *Fidèle* a débarqué son équipage de pêche ici. Du 14 au 20, le détroit a été rempli de glace, avec des vents nord, nord-est, puis les vents d'ouest ont prévalu jusqu'à la fin du mois. La glace s'est éloignée de trois nœuds dans une direction est. Le 25, la glace est passée ici à 10 heures a.m., et les goélettes *Bessie-Elliott* et *Five Brothers* étaient emportées par la glace. On n'a pas vu de glace après le 28.

Mai.—Il n'est pas tombé de neige durant ce mois. Il y eut de la pluie et du brouillard le 6 et le 14. On n'a pas signalé de fortes banquises de glace durant ce mois,—aucune allant vers l'ouest, mais beaucoup vers le sud-est et qui ont pris une direction nord-est le 18. Une bourrasque ouest-nord-ouest a poussé la glace dans une direction est, et à partir du 19 le détroit a été clair jusqu'à la fin du mois. Le 23, les goélettes *Fidèle* et *Beulah* ont été signalées, en destination de Lark Harbour.

Juin.—Le 3, une banquise de glace venant du nord-est, le long de la côte du Labrador. Le 7, de la glace en petite quantité allant vers l'est et le sud. 80 goélettes allant vers le nord et l'ouest. Rien pour entraver la navigation. Le 17, un steamer à deux mâts est passé à 1 h. a.m., le premier de la saison. Le 22, à 4 h. p.m., le steamer *Eleonore*, signalé, a passé à 6 h. p.m. Le *Sarmatian* est passé au large. On a signalé un peu de glace vers l'ouest.

BANQUISES.

31 décembre, 1, vers le S.S.E.			17 février, 41, vers le sud.			
30 janvier, 1, vers l'est.			1er mai, 16, vers le sud-est.			
13 février, 30		do	17	do	do	do
14	do	3, vers l'ouest.	19	do	9, vers	do
14	do	34, vers l'est et le sud.	27	do	7, vers	do

CAP-BAULD, TERRENEUVE.

Comme je le dis dans mes rapports antérieurs, la distance entre le cap et Belle-Isle n'étant que de 14 milles, les observations au sujet de temps, du vent, etc., varient peu.

Pas de phoques de signalés sur la rive, non plus que sur la glace.

CAP-NORMAN.

Le 19 octobre.—Première tombée de neige, vent est nord-est.

Novembre.—La neige est tombée durant 14 jours de ce mois.

Décembre.—La première glace a paru le long de la côte le 5, se dirigeant vers l'est jusqu'à la fin du mois. La neige est tombée pendant 11 jours.

Janvier.—Du 1er au 9, il n'y a pas eu de glace en vue, mais à partir du 10 jusqu'à la fin d'avril, le détroit a été couvert de glace très compacte le long de la côte, allant dans une direction est. A cette époque il a neigé durant 53 jours. Du 16 au 20 mai, du 5 au 8, et du 16 au 20 juin, une glace épaisse et serrée le long de la côte. A toutes les autres dates du 1er mai au 30 juin, glace flottante à la côte. La neige est tombée pendant deux jours en mai et en juin. Pas de phoques en vue.

BANQUISES.

1894.—Octobre.—Deux en vue (moyenne par jour.)
" —Novembre.—Trois en vue (seulement).
" —Décembre.—Six en vue "
1895.—Février.—Cinq en vue "
" —Mars.—Une en vue (moyenne par jour).
" —Avril.—Deux en vue "
" —Mai.—Quatre en vue "
" —Juin.—Dix-neuf en vue (seulement).

POINTE AMOUR—LABRADOR.

Se trouvant presque à la même latitude que le cap Norman, les observations relatives à la température, au vent, etc., sont presque identiques. La première neige de la saison est tombée le 6 novembre, et la première glace s'est formée le 20. Le 18 janvier, le conducteur de la malle venant du nord a fait rapport qu'il avait été capturé une grande quantité de phoques dans les baies.

Le 19 mars.—Un bâtiment à vapeur, de pêche, se dirigeant au nord.

Le 10 avril.—Un vapeur et neuf goélettes dans les glaces faisant la pêche aux phoques.

Du 16 au 20 mai.—Canards sauvages et perdrix par milliers.

Le 22 mai.—Neuf phoques capturés dans le havre.

Le 3 juin.—Première morue capturée.

Le 21 juin.—Les pêcheurs ont dû retirer leurs rets à cause de la glace.

Le 22 juin.—Arrivée du premier steamer signalée. Le chevreuil et le caribou en abondance.

ILE GREENLY.

1894.—La première neige est tombée le 4 novembre, et la première glace s'est formée le 11 décembre, et à partir de cette date jusqu'à la fin d'avril, l'entrée du détroit a été couverte d'une glace solide et flottante. Premiers phoques sur la glace le 2 mars.

BANQUISES.

1894.—Octobre. Trois en vue.

POINTE RICHE—TERRENEUVE.

1894.—Première neige, 3 septembre.

1895.—Première glace vue au large le 7 janvier, et première glace formée à la côte le 31 janvier. A partir de cette date jusqu'au 17 avril, glaces solides et flottantes le long de la côte et au large. La pêche au phoque a été très bonne.

Le 13 mars.—Phoques en abondance.

Le 16 mars.—Navire à vapeur de pêche immédiatement en dehors des eaux de la grève.

Le 31 mars.—Une goélette au large chargée de phoques.

Le 2 avril.—Un steamer et quatre goélettes loin au large faisant la chasse aux phoques.

Le 7 avril.—Six goélettes dans les glaces, tuant des phoques.

Le 14 avril.—Une autre goélette ayant 60 phoques à bord, jetée à la grève et prise par les glaces à la pointe ; l'équipage est débarqué à terre et a abandonné le vaisseau.

BANQUISES.

1894.—3 septembre.—Trois au large d'ici.
1895.—Février.—Deux au large d'ici.
" —6 avril.—Deux au large d'ici.
" —14 avril.—Une au large d'ici.

ROCHER AUX OISEAUX.

1894.—La première apparition d'une glace mince et flottante, allant vers l'ouest, a été signalée le 8 novembre ; les vents ont varié jusqu'à la fin du mois, mais on a vu de la glace tous les jours. En décembre, son mouvement était vers le sud et l'est ; en janvier elle allait en différentes directions, les vents étant variables ; en février, elle se dirigeait principalement vers l'ouest. La première glace épaisse et compacte fit son apparition le 5 de mars, près de la côte, et s'étendait aussi loin que la vue pouvait porter.

Le 22 mars, les steamers *Panther*, et *Windsor Lake*, ainsi qu'une goélette, étaient en vue.

Le 28, huit goélettes des îles de la Madeleine sont en vue.

Le 1er avril.—Le seul troupeau de phoques du Groënland (*harp seals*) en vue au large d'ici.

Du 3 au 6, le côté nord de la glace en vue.

Respectueusement soumis,

H. J. McHUGH,
Inspecteur, service des signaux.

ANNEXE B.

INDICATIONS du thermomètre à Belle-Isle, du 1er janvier au 31 mai 1895.

Date.	Degrés.	Date.	Degrés.	Date.	Degrés.	Date.	Degrés.
1895.		1895.		1895.		1895.	
1er janvier....	39	8 février......	30	18 mars.........	18	25 avril........	36
2 do	33	9 do	30	19 do	17	26 do	34
3 do	27	10 do	32	20 do	26	27 do	30
4 do	29	11 do	30	21 do	26	28 do	35
5 do	— 5	12 do	26	22 do	20	29 do	33
6 do	5	13 do	24	23 do	24	30 do	30
7 do	9	14 do	6	24 do	22	1er mai........	20
8 do	26	15 do	10	25 do	26	2 do	24
9 do	30	16 do	6	26 do	26	3 do	29
10 do	34	17 do	28	27 do	32	4 do	29
11 do	4	18 do	13	28 do	33	5 do	31
12 do	7	19 do	31	29 do	31	6 do	37
13 do	12	20 do	29	30 do	28	7 do	39
14 do	18	21 do	24	31 do	26	8 do	37
15 do	24	22 do	26	1er avril......	33	9 do	39
16 do	22	23 do	21	2 do	30	10 do	39
17 do	30	24 do	26	3 do	30	11 do	37
18 do	24	25 do	28	4 do	33	12 do	36
19 do	18	26 do	22	5 do	33	13 do	37
20 do	17	27 do	14	6 do	30	14 do	40
21 do	26	28 do	33	7 do	30	15 do	36
22 do	20	1er mars	39	8 do	29	16 do	36
23 do	24	2 do	33	9 do	33	17 do	37
24 do	22	3 do	27	10 do	36	18 do	39
25 do	26	4 do	29	11 do	30	19 do	40
26 do	26	5 do	5	12 do	19	20 do	38
27 do	30	6 do	— 5	13 do	21	21 do	41
28 do	33	7 do	9	14 do	32	22 do	40
29 do	31	8 do	26	15 do	36	23 do	40
30 do	28	9 do	30	16 do	36	24 do	40
31 do	26	10 do	34	17 do	37	25 do	40
1er février....	6	11 do	4	18 do	34	26 do	40
2 do	21	12 do	7	19 do	34	27 do	39
3 do	— 2	13 do	12	20 do	36	28 do	44
4 do	— 7	14 do	18	21 do	36	29 do	46
5 do	26	15 do	24	22 do	36	30 do	44
6 do	26	16 do	30	23 do	34	31 do	45
7 do	31	17 do	25	24 do	36		

Température la plus basse, le 1er janvier 1895 ; la plus élevée, le 1er janvier ; température la plus basse, 3 février ; la plus élevée, 28 février ; température la plus basse, 6 mars ; la plus élevée, 1er mars ; température la plus basse, 19 avril ; la plus élevée, 16 avril ; température la plus basse, 1er mai ; la plus élevée, 19 mai.

Le signe diminutif (—) devant un chiffre signifie en dessous de zéro.

(Signé) MICHAEL COLTON,
Gardien des feux.

Respectueusement soumis,

H. J. McHUGH,
Inspecteur du service des signaux.

ANNEXE

POSTES DE TÉLÉGRAPHE, DE SÉMAPHONES ET DE

FLEUVE ET GOLFE

	Postes des signaux.	Bureaux de télégraphe	Phares.	Poste de pavillons.	Poste de sémaphore.	Milles marins de Québec.	Compagnie de télégraphe faisant le service.
	RIVE SUD DU FLEUVE						
1	L'Islet	Bur. de tél.	....	Pavil.	....	41	Cie du Grand-Nord-Ouest...
2	Rivière-du-Loup	do	Phare	do ..	....	95	do
3	Pointe-au-Père	do	do	do ..	....	157	do
4	Petit-Métis	do	do	do ..	....	197	do
5	Matane	do	do	do ..	....	....	do
6	Cap-Chatte	do	do	do ..	....	230	do
7	Rivière-Martin	do	do	do ..	....	255	do
8	Cap-Madeleine	do	do	do ..	....	288	do
9	Pte-de-la-Renommée	do	do	do ..	....	318	do
10	Cap-Rosier	do	do	do ..	....	339	do
	RIVE NORD DU FLEUVE						
11	Port-Neuf	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	145	Gouv. féd. et Cie du G.N.-O.
12	Manicouagan	do	....	do ..	....	187	do do
13	Pointe-des-Monts	do	Phare	do ..	....	224	do do
	COTE DE						
14	Cap-Désespoir	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	372	Cie du Grand-Nord-Ouest...
15	Pointe-au-Maquereau	do	do	do ..	....	394	do
	COTE DU						
16	Poin'e-Escuminac	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	450	Gouv. féd. et Cie du G.N.-O.
	ILE						
17	Pointe-Ouest	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	328	Gouv. féd. et Cie du G.N.-O.
18	Pointe-Sud-Ouest	do	do	do ..	....	358	do do
19	Pointe-Sud	do	do	do ..	....	408	do do
20	Pointe-Heath	do	do	do ..	....	428	do do
	ILES DE LA						
21	Grosse-Ile	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	467	G. féd., U. de l'O. et Cie du
22	Ile-Amherst	do	do	do ..	....	471	G.N.-O ....
	CAP-BRETON,						
23	Meat-Cove	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	529	G. féd., U. de l'O. et Cie du
24	Pointe-Basse	do	do	do ..	Sémaphore..	575	G.N.-O........
	ILE SAINT-						
25	Poste principal	Téléphone	Phare	Pavil.	....	528	G. féd., U. de l'O. et Cie du G.N.-O........
	TERRE						
6	Cap-Ray	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	542	G. féd., Cie de câble Anglo-Amér. et de l'O. et Cie du G.N.-O.

C.

SIGNAUX, MINISTÈRE DE LA MARINE, CANADA.

SAINT-LAURENT.

SAINT-LAURENT.

Taux par 10 mots et mots additionnels.	Date où le poste a été établi.	Nom de l'agent.	Bureau de poste.	Comté.	Province.	Sal. annuel payé par le ministère de la mar.
25c. et 1c. .	28 oct. '79 .	Mme J. B. E. Fortin....	L'Islet..................	L'Islet	Qué ..	$50
do ..	16 nov. '81..	L. T. Puize...........	Rivière-du-Loup (en bas).	Témiscouata	do ..	50
do ..	22 nov. '79..	John McWilliams......	Pointe-au-Père..... ...	Rimouski	do ..	50
do ..	17 nov. '79..	Jules Martin...........	Petit-Métis............	do	do ..	50
do ..	5 nov. '79..	P. Desjardins..........	Matane	do	do ..	50
do ..	19 sept. '79 .	Treflé Côté............	Cap-Chatte.......	Gaspé...... . . .	do ..	50
do ..	23 sept. '79..	Jean Gauthier..........	Rivière-Martin....	do	do ..	50
do ..	9 oct. '79..	J. F. Sasseville.........	Cap-Madeleine..........	do	do ..	50
do ..	14 oct. '80..	James Ascah...........	Rivière-au-Renard	do	do ..	50
do ..	20 oct. '79..	E. Costin	Cap-Rosier....	do	do .	50
SAINT-LAURENT.						
40c. et 2c. .	1er juin '83..	Dorelas Tremblay......	Portneuf (en bas).......	Saguenay	Qué . .	$50
do ..	15 août '83.	A. Lausier.............	Manicouagan	do	do ..	
do .	19 oct. '83 .	V. Faffard	Pointe-des-Monts........	do	do ..	50
GASPÉ.						
25c. et 1c. .	17 juin '80..	James Beck............	Cap-Désespoir...	Gaspé..........	Qué . .	$50
do ..	22 mai '80..	Auguste Bertrand......	Port-Daniel.............	do	do ..	50
NOUVEAU-BRUNSWICK.						
40c. et 2c. .	2 juill. '85.	K. McLennan..........	Pointe-Escuminac.......	Northumberland	N.-B .	
D'ANTICOSTI.						
75c. et 6c. .	1er oct. '81..	Auguste Malouin.......	Ile d'Anticosti *via* Gaspé.	Gaspé	Qué ..	
do ..	18 oct. '80..	E. Pope..	do ..	do	do ..	
do ..	27 juill. '81..	Alphonse Nadeau.	do ..	do	do ..	
do ..	20 juill. '81..	Z. Gagné	do ..	do	do ..	
MADELEINE.						
$1.00 et 8c.	17 août '80..	A. Le Bourdais.........	Ile de la Mad. *via* Pictou	Gaspé	Qué ..	
do ..	11 juin '81..	William Cormier.......	do N.S...	do	do ..	
NOUVELLE-ECOSSE.						
55c et 3c. .	7 nov. '81..	A. R. MacDonald . ..	Meat-Cove, C.-B...... .	Victoria	N.-E .	
30c. et 2c. .	1er août '81.	J. G. Peters...........	Pointe-Basse, C.-B......	Inverness	do ..	$50
PAUL.						
80c. et 5c. -	1890........	S. C. Campbell..	Sydney-Nord, C.-B.	Victoria	N.-E..	
NEUVE.						
$1.05 et 10c	3 nov. '82..	E. R. Rennie...........	Cap-Ray.............. .	Terreneuve......	Terre-neuve	$50

H. J. McHUGH, *inspecteur, service des signaux.*

ANNEXE N° 9.

PIGEONS VOYAGEURS.

HALIFAX, N.-E., SERVICE DE PIGEONS VOYAGEURS.

Du capitaine H. V. KENT, des Ingénieurs royaux,
Inspecteur en chef des signaux,
Halifax, N.-E.

A monsieur J. PARSONS, agent,
Département de la marine et des pêcheries,
Halifax, N.-E.

DE LA CITADELLE, POSTE DES SIGNAUX, HALIFAX, N.-E., 1er octobre 1895.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 20 ult., demandant un rapport sur le service des pigeons voyageurs pour cette année, j'ai maintenant l'honneur de vous faire le rapport suivant :—

Le 1er janvier 1895, il y avait 75 oiseaux dans le pigeonnier à la citadelle. Depuis cette date, il en a été élevé 129 et 22 ont été donnés par le général Cameron, formant un total de 230 oiseaux dont on a eu à s'occuper durant l'année. En voici un compte rendu :—

Perdus pendant le dressage de 40 milles et en-dessous	72
" " 70 " "	1
" " 90 " "	1
" " 120 " "	7
" " 160 " "	2
" " île de Sable	26
Manquant ou échappés du pigeonnier	6
Tués par le gardien, pour cause de maladie	5
Morts	49
Total	169

laissant 61 oiseaux à présent dans le pigeonnier.

On s'est appliqué à dresser 152 oiseaux. Ces oiseaux ont fait 1,207 volées entre eux, ce qui fait une moyenne de 8 volées chacun, à des distances variant de ¼ mille à l'île de Sable.

Le 6 juillet dernier, le soldat Tansey est parti dans le steamer du gouvernement fédéral *Newfield*, avec 12 pigeons pour les envoyer de l'île de Sable. Sur les 6 premiers qui ont été lâchés, cinq sont revenus dans un temps raisonnable, ayant chacun un message, mais sur les 6 derniers envoyés, aucun n'est revenu. La température était tout ce que l'on pouvait désirer de mieux, et on avait eu bien soin des oiseaux jusqu'à leur mise en liberté.

Le 30 août, le sergeant Mulholland, I. R., est parti à bord du même steamer pour l'île de Sable avec 21 pigeons, qu'il devait expédier de là. Le 2 septembre on en a expédié 14 par groupes de deux ou trois, portant chacun un message, et en présence entre autres de M. Ogden, inspecteur des canots de sauvetage, etc. de M. Boutilier, surintendant de l'île. La température était des plus favorables, cependant ces pigeons se sont très mal comportés, et ont circulé sur l'île pendant des heures ; deux heures après leurs mise en liberté, six ont été vus perchés sur une bâtisse, et à 2 heures p.m., le lendemain, on en a aperçu un dans la mâture du *Newfield*, qui pouvait se trouver alors à mi-chemin entre Halifax et l'île de Sable. Ces pigeons paraissent avoir été détournés de leur course et beaucoup incommodés par les goëlands qui les suivaient en circulant autour d'eux. Lorsque ces pigeons se dirigeaient vers Halifax, ces autres oiseaux semblaient détourner leur attention et

les faisaient revenir à l'île. Jusqu'à présent, il n'y eut qu'un seul de ces 14 pigeons qui soit revenu, savoir, H 190, qui est arrivé à son pigeonnier mardi le 24 du courant, 22 jours après avoir été mis en liberté. Les pigeons qui restaient ont été laissés sur l'île, en attendant le premier jour favorable pour les faire sortir. C'est ce qui a sans doute été fait samedi, le 7 septembre, vu qu'il y en a eu un qui est arrivé à 9 heures a.m., le dimanche, 8 septembre, avec un message indiquant qu'il avait été libéré à 10 heures a.m., la veille. De ces 21 pigeons, cinq avaient déjà fait la course avec succès, mais il n'y en a eut qu'un (le H. 190) qui la fit une seconde fois.

D'après cet essai, et ceux de plusieurs années de dressage antérieures, il semble que l'établissement d'un service de messages par pigeons voyageurs sur lequel on puisse dépendre, serait chose impraticable entre l'île de Sable et Halifax, mais en même temps, étant donné des conditions favorables de vents et de température, je ne vois pas pourquoi un tel service n'obtiendra pas un succès partiel.

Les brumes fréquentes de cette côte, de même que la chasse faite à ces pigeons par les goëlands, me paraissent être les principales causes de la perte de ces pigeons et de l'insuccès de l'entreprise, mais lorsque nous voyons que sur six pigeons cinq ont fait le trajet depuis l'île de Sable sans difficulté, il est évident que lorsqu'on en aura dressé un plus grand nombre avec soin, on pourra obtenir le même résultat une autre fois; et si l'on considère qu'un seul message heureusement fait de l'île de Sable peut signifier le salut de plusieurs vies, et le sauvetage de propriétés de valeur, ce serait un malheur qu'on abandonnerait ce moyen de communication, parce que ce service ne serait pas toujours sûr. Ce qu'il faut pour améliorer ce service est, en premier lieu :—un gardien compétent et intelligent, qui puisse donner toute son attention à dresser et élever ces oiseaux, et qui reste continuellement avec eux, du moins durant les mois d'été.

Actuellement le gardien est obligé de s'éloigner pour ses exercices de mousqueterie et autres exercices au milieu de la saison du dressage.

Le sergent Mulholland a donné beaucoup de son temps et de son attention à ces oiseaux, mais il a beaucoup d'autres devoirs à remplir, et il ne peut pas leur donner toute son attention. Je considère que si l'on a obtenu quelque succès dans ce dressage, c'est principalement dû à son zèle. Il est sur le point, je regrette de le dire, d'être renvoyé en Angleterre, et son départ est attendu pour le mois prochain.

Si donc il est décidé, d'après les expériences de cette année, de discontinuer ce service, il vaudrait mieux fermer le pigeonnier sans délai, mais si l'on décide de persévérer dans cette entreprise, le nouveau pigeonnier tel que proposé par le capitaine Mills, I.R., mon prédécesseur, devrait être construit, vu que la chambre actuellement occupée par les pigeons est grandement requise pour le service des signaux, et en outre qu'un pigeonnier convenablement construit donnerait plus d'avantage aux oiseaux.

Je suggérerais que le pigeonnier fut transporté à Canso, ou à quelque endroit immédiatement vis-à-vis l'île, et par là le service à l'île de Sable s'en trouverait mieux, pourvu que l'on s'assurât d'un gardien compétent. Les pigeons n'auraient alors que quelques 90 milles à parcourir, et la moyenne des courses heureuses serait probablement beaucoup plus élevée qu'elle ne l'est à présent. Cependant on n'y trouverait pas les mêmes facilités qu'ici à dresser ces oiseaux à des distances intermédiaires.

En résumé, je répéterai que le maintien d'un service de pigeons voyageurs entre l'île de Sable et Halifax paraît être pratiquement impossible, mais si l'on considère que la réception occasionnelle d'un message de l'île paierait le coût de l'entretien de ce service, je recommanderais que le nouveau pigeonnier fût construit sans délai.

Je prends occasion de mentionner la bienveillance et la courtoisie que j'ai reçues, sans aucune rémunération de la part des expéditeurs et des capitaines de navires, dans le dressage des pigeons.

Je mentionnerai particulièrement le capitaine MacNevin et les officiers du str *City of Ghent*, qui a fait presque tout le dressage de la côte est à 90 milles, avant d'amener les oiseaux pour leurs courses à l'île de Sable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. V. KENT, *capitaine, I.R.,*
Inspecteur des signaux.

ANNEXE No 10.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'EXAMEN DES CAPITAINES ET LIEUTENANTS.

HALIFAX, N.-E., 23 août 1895.

Le sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du conseil d'examen des capitaines et seconds, à partir du 30 juin 1894 jusqu'au 30 juin 1895, fin de l'exercice.

Le conseil s'est assemblé pour tenir les examens comme suit:—

Port d'Halifax	10	fois
de Saint-Jean	9	"
de Yarmouth	5	"
de Québec	1	"
Total	25	"

Il y a eu aussi quatre examens pour autant d'aspirants à des certificats pour la navigation au long cours, à Victoria, C.-B., les papiers et les problèmes ayant été envoyés à l'agent du département de la marine et des pêcheries à ce port (cet agent agissant comme examinateur pour la province), et renvoyés à Halifax pour la considération et l'approbation du président du conseil.

A Halifax, 11 aspirants ont demandé à subir l'examen pour certificats de navigation au long cours, comme capitaines, et un pour le cabotage.

Onze capitaines, 8 lieutenants et un second lieutenant ont reçu des certificats; 12 demandes furent faites pour certificats de compétence comme capitaine pour le cabotage et pour vaisseaux de l'intérieur, et trois pour lieutenants.

Onze capitaines et trois lieutenants ont reçu des certificats.

A Saint-Jean, onze demandes de certificats pour la navigation au long cours comme capitaines, et dix certificats ont été accordés aux aspirants heureux.

Vingt officiers pour la navigation au long cours comme capitaines, et un comme second lieutenant.

Treize capitaines et un second lieutenant ont reçu des certificats.

A Yarmouth, 7 demandes de compétence comme capitaines pour la navigation au long cours, ont été faites, et 3 aspirants comme lieutenant, et un comme second lieutenant.

Sept capitaines, 3 lieutenants et un second lieutenant ont reçu des certificats. Deux demandes de certificats de compétence comme capitaines pour le cabotage et quatre comme lieutenants ont été examinés à ce port, et tous ont obtenu des certificats.

A Québec, deux aspirants ont demandé des certificats comme capitaines pour la navigation au long cours, et ont obtenu leurs certificats.

Un aspirant a demandé un certificat comme lieutenant, mais n'a pas été examiné cause de maladie.

A Victoria, C.-B., 3 demandes ont été faites pour des certificats de compétence comme capitaines pour la navigation au long cours, et 7 comme lieutenants.

3 capitaines et 4 lieutenants ont reçu des certificats.

Par l'état ci-dessus, on voit que durant les 12 mois finissant le 30 juin 1895, 34 demandes ont été faites pour certificats de compétence comme capitaines pour navigation au long cours, 42 comme lieutenants, et 3 comme seconds lieutenants.

33 capitaines, 28 lieutenants et 3 seconds lieutenants ont reçu des certificats.

14 demandes de certificats de compétence comme capitaines pour le cabotage ont été faites au conseil d'examen, et 7 comme lieutenants.

13 capitaines et 7 lieutenants ont obtenu des certificats.

17 certificats de service ont été accordés par le bureau d'Halifax à autant de capitaines pour le cabotage, et à autant de lieutenants, et 8 certificats renouvelés de tous grades.

Le nombre total de certificats accordés par le département de la marine et des pêcheries à Ottawa, comprenant certificats de compétence, de service et de renouvellements, sur demandes faites au conseil d'examen à Halifax, a été de 116, et des droits au montant de $1,068 ont été perçus et déposés au crédit du receveur général, et les reçus de banque pour ce montant ont été envoyés au département chaque mois. Les honoraires pour les examens des aspirants à Victoria sont envoyés directement à Ottawa par l'agent de la marine et des pêcheries à ce port, et il n'en est pas tenu compte par le président du conseil à Halifax.

Ce rapport ne mentionne pas les certificats de compétence pour le cabotage et les eaux de l'intérieur, accordés par le département sur des examens à aucun autre port qu'à ceux ci-dessus mentionnés.

A Saint-Jean, le membre local du conseil passe les examens pour le cabotage et le service des aspirants, et en fait rapport au département directement à Ottawa.

Parmi les aspirants ci-dessus énumérés, quelques-uns se présentaient pour la seconde et la troisième fois pour l'examen pour capitaine ou lieutenant, selon le cas, n'ayant pas réussi auparavant.

Les noms de ces candidats apparaissent sur les livres à ce bureau chaque fois qu'ils se sont présentés pour l'examen. On leur permet cependant de passer un second examen sans payer d'autre honoraire, mais pour tout autre examen subséquent, quel qu'en soit le nombre, le plein montant des honoraires est encore perçu.

Je regrette de dire qu'un certain nombre d'officiers munis de certificats de capitaines, et demandant d'être admis pour obtenir des certificats de compétence comme capitaines pour la navigation au long cours, ne peuvent pas passer l'examen sur le déviascope, tel que requis par les règlements du conseil du Commerce.

Dans ces cas-là, je pose la question sur la déviation du compas (nº 19), qui formait ci-devant partie de l'examen, et je fais donner la réponse aux aspirants par écrit.

Il est important que les officiers à bord des navires en acier aient une parfaite connaissance des causes de la déviation du compas, et ce sujet devrait recevoir beaucoup plus d'attention qu'on ne lui en donne actuellement; je suis aussi d'opinion que les propriétaires de navires devraient aussi donner plus de soin à choisir une bonne position pour placer le compas principal dans beaucoup de petits vapeurs sur nos côtes et sur les lacs.

Ils devraient aussi éviter autant que possible de le placer dans le voisinage d'une barre de fer verticale.

Il n'y a pas de doute que beaucoup de capitaines de vaisseaux canadiens possèdent une bonne connaissance au sujet de la déviation, mais d'après les conversations que j'ai eues occasionnellement avec les officiers qui se présentent à l'examen, je suis porté à croire que peu de capitaines paraissent désirer de communiquer leurs renseignements à leurs subordonnés.

Beaucoup de capitaines de voiliers ne paraissent pas non plus disposés à permettre à leurs officiers libre accès aux cartes à bord, de manière à pouvoir se procurer par eux-mêmes les renseignements sur la navigation du bâtiment durant son voyage, et de s'assurer où se trouve le bâtiment, et quelle est la ligne qu'il poursuit.

Par suite de cette conduite étroite, beaucoup d'officiers qui sont examinés par le conseil manquent de connaissances sur l'usage à faire des cartes marines, et en certains cas les aspirants ont manqué leur examen à cause de cela.

J'ai aussi appris que quelques capitaines de navires n'encouragent pas leurs officiers à faire des observations astrologiques au moyen du quadrant ou du sextant, et à se servir de ces observations pour s'assurer de la position du navire, mais conduisent leurs bâtiments exclusivement par eux-mêmes, sans l'aide de leurs officiers.

Ces capitaines en charge de bâtiments perdent certainement de vue le fait qu'il devrait y avoir à bord quelqu'un qui puisse, à part d'eux-mêmes, prendre la charge exclusive de tels bâtiments, au cas de maladie. de mort ou de quelque autre accident.

Le lieutenant est souvent tenu de surveiller lui-même et de voir à la manœuvre du bâtiment, et il lui sera impossible de prendre cette responsabilité s'il n'est pas au courant de la position du vaisseau.

Quand il relève le premier officier à bord, et prend sa charge, il convient qu'il sache où se trouve le navire, où il va, et pourquoi il est dirigé sur une ligne particulière du compas.

Je suis d'avis qu'on devrait relever le niveau de l'examen à faire subir aux capitaines pour le cabotage.

Actuellement les règlements ne prescrivent qu'un seul problème de la navigation à ces aspirants, " la latitude par la hauteur méridienne du soleil ",—et l'examen qu'on leur fait subir n'est pas égale à celle exigée par le conseil du Commerce d'un lieutenant pour un voyage au long cours, qui a très peu de responsabilité dans la manœuvre du bâtiment.

Quelques aspirants pour certificats de compétence comme capitaines pour le cabotage, après avoir passé un heureux examen et obtenu leurs certificats, ont dû retourné à l'école pour recevoir plus d'instruction en ce qui est réellement nécessaire pour la navigation, avant de prendre charge d'un vaisseau.

Je suis aussi d'opinion qu'on ne devrait plus accorder de certificats de service après le 1er janvier 1896, en donnant trois mois d'avis d'avance.

Ceux qui pourront avoir eu l'intention d'obtenir ces certificats ont amplement le temps de faire leurs demandes, plusieurs d'entre eux ont vécu à terre depuis des années, à travailler sur des fermes, ou à d'autres occupations, et qui n'ont pas eu d'occasions de continuer leurs relations avec les gens et les navires de la mer, et par conséquent ont bien peu de connaissance des règlements de la navigation.

Je voudrais dire aussi que dans mon opinion il est nécessaire pour tous ceux qui prennent charge de vaisseaux à vapeur ou de voiliers, de quelque classe ou tonnage que ce soit, même pour ceux qui n'ont à conduire que de petits remorqueurs et vaisseaux légers, d'avoir une bonne connaisance des règlements afin d'éviter les abordages, vu qu'ils sont dans l'obligation d'exercer leurs connaissances tous les jours en remontant ou descendant nos havres, et durant les mois d'été nous voyons souvent qu'un grand nombre de femmes et d'enfants vont à bord de petits steamers à différents endroits pour des pique-niques, et ces steamers retournent souvent à leurs quais après la noirceur et ayant à rencontrer beaucoup d'autres vaisseaux qui sont en mouvement dans toutes les directions.

W. W. SMITH,
Président.

ANNEXE N° II.

RAPPORT D'ALFRED OGDEN AU SUJET DES POSTES DE SAUVETAGE.

BEDFORD, N.-E., 11 novembre 1895.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,

MONSIEUR,—Inclus, je soumets mon rapport de l'inspection des postes de sauvetage pour 1895.

Poste de l'île Pictou.

Le 7 juin dernier, étant à visiter la homarderie de Bay-View sur l'île Pictou, j'eus l'occasion d'inspecter cette station. Il n'y avait à terre que le pilote et un des hommes d'équipage, les autres étaient aller faire la pêche, comme c'est l'habitude, par un beau temps. Le bateau était bien peinturé, en bon ordre, et tout ce qui avait rapport au hangar était propre et en place.

Les vieux gilets en liège dont j'ai fait mention dans mon rapport de l'année dernière comme étant " mous et incommodes " étaient encore là, et il devrait en être fournis des neufs.

J'ai vu l'équipage en service actif; ce sont des hommes de première classe et d'excellents rameurs.

Poste de l'île Scatterie.

Inspecté le 15 avril.—Le bateau est en bon état et bien peinturé. Le hangar est aussi tenu propre et en bon ordre.

Il y avait cinq hommes de l'équipage présents, les autres étaient à la pêche, je n'ai pas fait mettre le bateau à l'eau.

Le cabestan à cette station n'est pas assez fort pour l'ouvrage qu'il a à faire, et je recommanderais qu'on le remplaçât par un autre à double cylindre avec poulie de 1·12 et virole d'acier.

Poste de la Pointe-Blanche.

Visité le 20 août.—La cale de lancement a été bien réparée, mais vu le manque de peinture et d'huile, le bateau n'a pas été peinturé cette année ; à part cela le bateau et tous les appareils étaient en bon ordre.

Le pilote seul était à la maison, tout l'équipage étant allé à la pêche, et comme j'avais déjà fait faire l'exercice aux hommes à mes visites précédentes, et que je savais qu'ils formaient un bon équipage, je n'ai pas attendu leur retour pour lancer le bateau.

Ile de Sable, poste n° 1.

Les bateaux et les appareils à ce poste sont en bon état de service, à l'exception du ber et du bateau-courrier.

Le ber est à peu près usé et devrait être renouvelé, et comme une quantité suffisante de bois de service de pin résineux d'une longueur convenable est venue à terre à ce poste, le surintendant Boutellier dit qu'il va se servir de ce bois pour construire un nouveau ber.

Le bateau-courrier que j'ai mentionné dans mon dernier rapport comme étant trop faible et impropre au service auquel on le destine, a été réparé, mastiqué et peinturé, et il est possible qu'au beau temps il puisse faire le voyage à la terre ferme en sûreté.

L'appareil pour fusée de signaux, que j'ai recommandé dans mon rapport de 1893, n'a pas encore été procuré.

Ile de Sable, poste n° 3.

Il y a à ce poste un bateau de sauvetage (*surf boat*) en bon ordre, aussi un bateau métallique de sauvetage, le *Grace Darling*, qui devrait être peinturé en dedans pour empêcher la rouille; c'est ce que le pilote a promis de faire, et à part cela ce bateau paraît être en très bon ordre.

Je suis arrivé vis-à-vis le poste n° 4 à 9 heures du soir, mais je n'ai pas eu occasion de voir les bateaux, vu que le *Newfield*, après avoir pris quelques passagers, a fait voile pour Halifax.

J'ai visité les maisons de refuge et les quartiers de l'équipage, et j'ai trouvé que tout était propre et confortable.

Le surintendant m'informe que dans le cas où un grand nombre de personnes débarqueraient sur l'île, il y a toujours en disponibilité environ 90 têtes de bétail et de 25 à 30 barils de fleur, de même que beaucoup d'autres approvisionnements.

Poste de l'Anse-aux-Harengs.

Visité le 24 septembre.—Le bateau et le hangar sont tenus en bon ordre, et tout ce qui se rapporte à ce poste est propre et en bon état. C'est un bateau métallique, et très pesant pour l'équipage. Souvent l'équipage a besoin de se procurer de l'aide au dehors. Je recommande que l'on place deux pièces de bois, de 8 x 3 pouces, et de 25 pieds de long, avec des roulettes en bois franc, sur le plancher du hangar, ce qui faciliterait la manœuvre et protégerait le fond du bateau.

Deux lanternes et une poulie brevetée de neuf pouces sont aussi nécessaires.

Il n'y avait que le patron à la maison lorsque je visitai ce poste.

Poste de l'Anse-Duncan.

Visité le 24 septembre, et tout a été trouvé en ordre, à l'exception du bateau, qui a besoin d'être peinturé.

Le patron dit qu'il n'y a ni peinture ni huile à ce poste pour le bateau.

Tous les hommes de l'équipage étaient à la pêche, comme c'est leur habitude lorsque le temps est beau.

Poste de l'île du Diable.

Visité le 9 octobre.—Le bateau, le hangar et tous les appareils sont en bon ordre. Tous les hommes de l'équipage étant présents, et la mer étant grosse, le bateau a été lancé, a passé les brisants à plusieurs reprises, et a été bien conduit par l'équipage.

Ile du Port-Mouton.

Visité le 20 octobre 1895.—Le bateau est en bon ordre, bien peinturé, et tous les appareils sont en place. Le ber n'est pas en bon ordre, et il faudra environ $20 pour le réparer. Dans l'état où il se trouve à présent, le bateau pourrait être endommagé en étant lancé par un gros temps.

Le bateau a été lancé et les hommes de l'équipage exercés; ce sont de bons hommes et de bons rameurs.

Poste de la Blanche.

30 octobre.—Le bateau a été pris à bord du steamer *Lansdowne* pour être transporté à Halifax pour subir des réparations, et un autre bateau a été laissé à sa place. Le ber a été réparé, tout est en bon ordre, et tous les matériaux recommandés l'année dernière ont été fournis.

Poste de Cap-Sable.

31 octobre.—La chaloupe métallique est joliment peinturée, et la remise a été changée de place et réparée. La chaloupe n'avait pas été mise à la mer depuis 1887. Il n'y a pas eu de naufrages à cet endroit depuis cette époque.

Poste de l'île au Loup-Marin.

4 novembre.—Cette chaloupe, de la fabrique Bebee-McLellan, est en bon état; je l'ai fait mettre à la mer et l'équipage a fait l'exercice. Les matelots sont de bons rameurs.

La vieille chaloupe du côté ouest est en bon état, mais le banc traversier d'avant est trop rapproché du fronteau; j'ai donné instruction au patron de la chaloupe de faire changer cela.

La demeure du patron de la chaloupe et de sa famille est petite et ne convient pas à ce qu'il lui faut, et le logement des matelots a une apparence sombre et triste.

Je recommanderais que l'on procurât plus d'espace au patron et de la peinture et de l'huile pour relever l'apparence des nouveaux logements.

Le patron de la chaloupe, un homme actif et intelligent, est d'opinion qu'il peut, en plaçant un siège à chaque bout de la chaloupe, la faire se redresser toute seule; je suis de son avis et recommande qu'on lui fournisse tout de suite pour cette fin cent livres de liège en feuilles et cinq livres de cire paraffine.

On a besoin d'une rame de vingt pieds de longueur pour gouverner et d'une hache.

Poste de l'île à la Vase.

4 novembre.—Arrivé à 6. 30 p. m. Un navire est ancré au large de l'île. La nuit était obscure et par suite d'un violent ressac sur les rochers il était impossible d'atterrir. Le *Lansdowne* a continué sa route vers Yarmouth.

Poste de Yarmouth.

5 novembre.—Je suis arrivé à trois heures p.m., le patron de la chaloupe et l'équipage étaient absents, et je n'ai pas trouver une personne qui fût attachée à l'équipage. J'ai envoyé un des matelots du steamer à la demeure du patron afin d'avoir la clef de la remise de la chaloupe; il est revenu sans me l'apporter, le patron étant à la ville, et sa femme refusant de m'envoyer la clef ou d'ouvrir la remise. Le patron habite à environ trois quarts de mille de la remise de la chaloupe, et les membres de l'équipage sont dispersés dans l'établissement.

Je n'ai pu voir la chaloupe qu'à travers les fenêtres; elle paraissait bien peinturée et le ber à l'extérieur en bon état. A toutes les autres stations de la côte j'ai toujours trouvé quelque membre de l'équipage, et la remise de la chaloupe m'était ouverte cinq minutes après mon arrivée à la station.

Poste du Cap-Tourmente.

8 novembre.—La chaloupe et tous les accessoires sont en bon état; j'ai fait mettre la chaloupe à la mer et l'équipage s'est exercé. Ce sont tous de bons et vigoureux rameurs.

Les fournitures et matériaux que je demandais pour le ber, dans mon rapport de l'an dernier, n'ont pas été envoyés.

J'insisterai de nouveau fortement pour que l'on fournisse les matériaux que je recommandais d'envoyer l'année dernière.

Le treuil qu'on y a envoyé pour tirer le bateau ne vaut rien, c'est un bon treuil à double tambour qu'il faut.

Je recommande de nouveau vivement qu'on envoie tout de suite les matériaux demandés l'an dernier, car ce poste n'est d'aucune valeur dans son état actuel.

ÉTAT relatif aux postes de sauvetage

Postes.	Quand établi.	Patrons.	Hommes d'équipage.	Salaire du patron.	Gages de l'équipage.
Blanche, N.-E	— sept. 1895	W. A. B. Smith.	6	$75 p. an et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaq. ex., 2 fois par mois.
Cap-Sable, N.-E.	....	Gard. de phare..	Pas d'équip. organisé.	....	....
Cobourg, Ont...........	7 nov. 1882	D. Rooney......	6	$75 p. an et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaq. ex., 2 fois par mois.
Collingwood, Ont.......	2 sept. 1885	P. Doherty.....	6	do ..	do ....
Ile du Diable, N.-E......	1885........ Rétabli en 1890.	F. Edward	6	do ..	do ....
Anse Duncan, N.-E.....	1886........	R. E. Monk....	6	do ..	do ....
Goderich, Ont...........	21 oct. 1886	Wm. Babb......	6	do ..	do ....
Anse aux Harengs, N.-E.	....	J. Dempsey	Pas d'équip. organisé.	....	....
Ile à la Vase, N.-E......	....	J. Pitman.....	do	$80	....
Ile Pelée, Ont....... ..	....	A. Henning	6	$75 p. an et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaq. ex., 2 fois par mois.
Ile Pictou, N.-E...... .	23 nov. 1889	D. McLean.....	6	do ..	do ....
Pointe au Peuplier, Ont..	20 avril 1883	L. Spafford.....	6	do ..	do .. .
Port-Hope, Ont.........	6 nov. 1889	C. R. Nixon....	6	do ..	do ....
Port-Mouton, N.-E......	— do 1889	J. Maxwell	6	do ..	do ....
Port-Rowan, Ont........	19 oct. 1883	Richard Clark..	6	do ..	do ....
Port-Stanley, Ont.......	25 juin, 1885	Wm. Berry....	6	do ..	do ....
Ile de Sable, N.-E.......	1885........	Surintendant de l'établissement de secours.	Du personnel de l'établissement de secours.	Payé comme surintendant et personnel de l'établ. de secours.	
Scatterie, N.-E..........	1885........ Rétabli en 1890.	J. N. Brown....	6	$75 p. an et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaq. ex., 2 fois par mois.
Ile au Phoque, N.-E.....	1880.........	W. Trefry.....	7	$250 par an.......	$100 chaque par an.
Ile Saint-Paul, N.-E.....	....	Surintendant de l'établissement de secours.	Pas d'équip. organisé.	....	....
Cap-Tourmente, N.-B...	....	W. B. Walsh, Bayfield.	....	....	....
Toronto, Ont............	1er mars 1883	W. Ward.......	6	$75 p. an et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaq. ex., 2 fois par mois.
Wellington, Ont........	17 do 1883	H. McCullough.	6	do ..	do ....
Whitehead, N.-E.......	6 juin 1890	H. P. Monroe..	6	do ..	do ....
Yarmouth, N.-E........	1886........ Rétabli en 1889.	John H. Gavel..	6	do ..	do ....

entretenus par le gouvernement du Canada.

Valeur du bateau.	Description du bateau.	Equipement.	Où construit.
$			
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, mod. Dobbins	Equip. complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bateau	Dartmouth, N.-E.
......	Bateau de sauvetage métallique, 16 pds de quille, 5 pds de bau.	Equipement ordinaire.........	
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, mod. Dobbins.	Equip. complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bateau.	Goderich, Ont.
575	do do ..	do do ..	do
575	do do ..	do do ..	Dartmouth, N.-E.
575	do do ..	do do ..	do
575	do do ..	do do ..	Goderich, Ont.
......	Bateau de sauvetage métallique, 28 pds de quille, 6 pieds de bau.	Equipement au complet.	New-York.
......	Bateaux de pêche et chaloupes (non la propriété du gouvernement).	....	
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, mod. Dobbins	Equip. complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bateau.	Goderich, Ont.
575	do do ..	do do ..	Dartmouth, N.-E.
550	Qui se vide et se redres. autom., 26 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, mod. Dobbins.	do do ..	Buffalo, E.-U.
620	do do ..	do do ..	Goderich, Ont.
575	do do ..	do do ..	Dartmouth, N.-E.
......	Bateau à ressac, 26 pds de long, 6½ pieds de bau.	Equipement complet et hangar à bateau.	Buffalo, E.-U.
575	Qui se vide et se redresse automatiquement, d'un bout à l'autre, 7 pds de bau.	do do ..	Goderich, Ont.
......	Les deux bateaux modèle Dobbins ont été changés pour un bateau à ressac Beebe et un bateau Beebe-McLellan qui se vide automatiquement.	Hangar à bateau, équipement complet, etc.	
......	Qui se redresse, etc., de même que les modèles Dobbins, et bateau de sauvetage bordé à clin, 21 pieds de quille.	Equipement complet et hangar à bateau.	Dartmouth, N.E-.
......	Bateau Beebe McLellan sur le côté est et un bat. à ressac sur le côté ouest.	do do ..	Halifax, N.-E.
.... .	Deux bat. à ressac, 25 pds d'un bout à l'autre, 6½ pieds de bau, l'autre 23 pieds de long, 4 pds 8 pcs de bau.	....	do
.....	....	Pas encore équipé.	
575	Qui se redresse, etc., de même que les modèles Dobbins.	Equipement complet et hangar à bateau.	Goderich, Ont.
1,400	do do ..	do do ..	Buffalo, E.-U.
575	do do ..	do do ..	Dartmouth, N.E-.
575	do do ..	do do ..	do

ANNEXE N° 12.

Liste des personnes auxquelles des récompenses ont été données par le gouvernement du Canada, durant l'année 1895, pour des services de bravoure et d'humanité rendus en sauvant des vies de naufrages de vaisseaux, ou par les gouvernements anglais ou étrangers pour services semblables, rendus par des bateaux canadiens en sauvant des vies de naufrages de vaisseaux anglais ou étrangers, durant la même période.

Noms et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses.
John Gavel, patron du bateau de sauvetage à l'anse à Baker Yarmouth, N.-E., partie de l'équipage et trois volontaires ainsi que le capit. Cann et son remorqueur.	Sauvetage de l'équipage de la goélette américaine *Alfred Keene* de Rockland, Maine, qui a fait naufrage sur les récifs Trinité.	31 mars 1895..	Il a été donné une somme de $10 à chacun des membres de l'équipage et $13 au propriétaire du remorqueur pour avoir remorqué le bateau.
H. McCullough, patron de Wellington, Ont., et l'équipage du bateau de sauvetage	Sauvetage de l'équipage de la barge *Aberdeen*, qui s'est échouée à la baie Weller.	27 nov. 1894..	Il a été payé une somme de $3 à chacun des membres de l'équipage du bateau de sauvetage, au nombre de dix.
Le cap. Wm. Babb et l'équipage du bateau de sauvetage à Goderich, Ont.	Sauvetage de la goélette canadienne *M. L. Breck* et la goélette américaine *Home*, désemparées dans un coup de vent.	11 oct. 1894..	Les dépenses de remorquage du bateau de sauvetage ont été payées.
Le cap. Knickle, patron de la goélette *Alaska* de Lunenburg, N.-E.	Services rendus au navire français *Emilie* sur les bancs de Terreneuve.	Sept. 1894....	Un binocle en aluminum du président de la république française.
Alex. McDonald (fils de John), J. McDonald, Alex. McDonald (Turner) et John McQuarrie, tous du Petit-Mabou, N.-E.	Sauvé John A. McDonald, Alex. Campbell et Mlle Kera McDonald, tous de Port-Hood, N.-E., lesquels se noyaient. Ces personnes se trouvaient dans une embarcation qui a chaviré par une forte mer.	Août 1894....	Le ministre de la marine et des pêcheries a donné à chacun des sauveteurs une montre en argent avec nom gravé sur la montre.
Le capt. John M. Allen, patron, et Thos. Mooney, et H. P. Patterson, du brigantin *Sullivan* de Boston, Mass.	Sauvetage de l'équipage de la goélette *Granville*, d'Annapolis, N.-E., désemparée dans un coup de vent.	12 fév. 1895..	Il a été donné une montre en or au capitaine Allen et une montre en argent à M. Mooney et à M. Patterson.
Le cap. A. Jennings, patron, F. B. Crosby, lieuten., C. J. Carson, charpentier, M. Nussab, maître d'équipage, R. D. Impett et A. T. G. Evans, quartier-maître du steamer *Iran* de Liverpool, Ang.	Sauvetage de l'équipage du brigantin *Prussia*, de Lunenburg, N.-E., désemparé dans un coup de vent.	12 fév. 1895..	Il a été donné un binocle au capitaine Jennings, une montre en or à F. B. Crosby, et des montres en argent à chacun des autres membres de l'équipage qui ont porté secours.
Francis Byers, patron et l'équipage du steamer anglais *Creole Prince*.	Sauvetage de l'équipage de la goélette *Coronet*, de Lunenburg, N.-E., sombrée en mer.	22 oct. 1894..	Les remerciements du gouvernem. de Canada et le paiement au propriétaire du *Creole Prince* de £5. 2 ch. en indemnité pour la subsistance de l'équipage du même naufrage.
Le cap. J. J. Mehegan, patron, J. E. Tripp, lieutenant, et quatre matelots du steamer anglais *Glenwood*, de West-Hartlepool, Ang.	Sauvetage de patron et de quatre membres de l'équipage de la goélette *St. John*, de Saint-Jean, N.-B.	29 oct. 1894..	Il a été donné un binocle au capitaine J. J. Mehegan, une montre en or à J. E. Tripp et £2 chacun à P. Peterson, J. Wright, D. Firmano et W. Stern, et l'on a payé £14 5 ch. pour la subsistance de l'équipage du navire naufragé.
Frank Nickerson, John Nickerson et Moses Nickerson, de l'île du Cap-Sable, comté de Shelburne, N.-E.	Pour services rendus dans le sauvetage de Levitt Nickerson, dont l'embarcation de pêche avait chaviré au large des îles Tusket, comté de Yarmouth, N.-E.	12 avril 1894..	Il a été donné une montre en argent à Frank Nickerson qui a sauvé à l'âge de douze ans la vie d'un autre homme.

Annexe N° 12.—Liste des personnes auxquelles des récompenses ont été données par le gouvernement du Canada, etc.—*Fin.*

Noms et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses.
David Mills et William Duggan, pêcheurs de Merigomish-Ponds, comté de Pictou, N.-E.	Services d'humanité dans le sauvetage de l'équipage et des passagers du steamer *Eldon*, de Pictou, N.-E., navire qui a été jeté sur la côte dans un fort coup de vent près de Merigomish, N.-E., sur la côte sud du détroit de Northumberland.	26 avril 1893..	Une montre en argent à chacun.
Henry Chrimes, 1er officier, A. Hewitt, 1er mécanicien, E. Stannard, 2e officier, C. Golburne, 3e officier, Thos. Stevens, maître d'équipage, James Campbell, patron, et le cuisinier du str *Bentala* de Liverpool, G.-B.	Services d'humanité et de bravoure dans le sauvetage de l'équipage de la barque *Howard A. Turner*, de Saint-Jean, N.-B., désemparée dans un coup de vent.	19 janv. 1890..	Il a été donné au 1er officier une montre en or de la valeur de £20, au 1er mécanicien et au 2e officier des montres en or de la valeur de £15, au 3e officier une montre en argent de la valeur de £9, au maître d'équipage et au cuisinier des montres en argent de la valeur de £4 9ch. 2d., et à J. Campbell un binocle. On a aussi payé £10 pour la subsistance de l'équipage du navire naufragé.
Ottagio Francesco, lieutenant, C. Giovanni, cuisinier, G. Michele, A.B., L. Giovanni, A.B., et Dona Pietro, A.B., de la barque italienne *Savina* de Gênes.	Services d'humanité dans le sauvetage de l'équipage de la barque *Harriet Upham*, de Londonderry, N.-E., désemparée en mer.	7 fév. 1888..	£2 10ch. ont été payés à chacun des matelots et £26 10ch. aux propriétaires pour avaries au navire italien dans le sauvetage.
Wm. Sampson, patron, O. B. Thompson, 2e officier, Hans Hansen, A.B., C. Dobbelaere, A.B., K. Karbooe, A.B., et W. T. Nylund, A.B., du steamer *Sandfield*, de Londres, Ang.	Services d'humanité dans le sauvetage de l'équipage de la goélette *Unexpected*, de Windsor, N.-E., désemparée dans un coup de vent.	26 janv. 1893..	Il a été donné un binocle au patron du *Sandfield*, une montre en argent au 2e officier et £2 chacun aux quatre matelots qui montaient le bateau de sauvetage. £12 ont été aussi payés pour les frais de subsistance de l'équipage du navire naufragé.
Jacob Wyman, patron, C. D. Grant, 1er officier, C. Prifert, A.B., R. Wessel, A.B., John Williams, A.B., et P. H. Swensen, A.B., de la barque *Buteshire*, de Saint-Jean, N.-B.	Services d'humanité et de bravoure dans le sauvetage de l'équipage de la goélette américaine *Florence J. Allen*, désemparée en mer.	11 fév. 1895..	Il a été donné au patron du *Buteshire* une montre en or avec chaîne, au 1er officier une médaille en or, et à chacun des quatre matelots qui montaient le bateau de sauvetage une médaille en argent. Ces articles ont été offerts par le président des Etats-Unis.

ANNEXE Nº 13.

TABLEAU des droits perçus pour les matelots malades pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

	$ c.		$ c.
Québec.		*Nouvelle-Ecosse*—Fin.	
Gaspé	84 32	Canso	262 08
Montréal	3,249 14	Digby	70 14
New-Carlisle	319 62	Halifax	5,818 42
Percé	35 66	Kentville	10 68
Québec	5,832 82	Liverpool	74 83
Rimouski	338 60	Lockeport	30 90
Saint-Armand	4 22	Lunenburg	459 14
Saint-Jean	1,109 10	Margaretsville	5 22
Sorel	94 00	Sydney-Nord	1,198 36
Stanstead	22 23	Parrsboro	1,690 82
Trois-Rivières	196 62	Pictou	439 52
		Port-Hawkesbury	191 73
Total	11,287 33	Port-Hood	2 96
		Shelburne	136 16
		Sydney	2,873 27
Nouveau-Brunswick.		Weymouth	156 00
		Windsor	782 82
Bathurst	279 04	Yarmouth	370 22
Chatham	1,191 16		
Dalhousie	565 86	Total	15,031 47
Dorchester	40 16		
Moncton	949 90	*Ile du Prince-Edouard.*	
Newcastle	857 64		
Sackville	185 08	Charlottetown	426 30
St-Andrews	114 86	Summerside	124 30
Saint-Jean	4,922 00		
St-Stephen	67 02	Total	550 60
Total	9,172 72	*Colombie-Britannique.*	
Nouvelle-Ecosse.		Nanaïmo	3,199 76
		New-Westminster	176 58
Amherst	611 92	Vancouver	1,324 12
Annapolis	123 22	Victoria	2,091 16
Arichat	6 16		
Antigonish	149 34	Total	6,791 62
Baddeck	166 88		
Barrington	11 56	Grand total	42,815 74
Bridgetown	4 32		

F. GOURDEAU,
Comptable.

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

ANNEXE N° 14.

58-59 VICTORIA CHAPITRE 26.

Acte à l'effet de modifier le chapitre dix des Statuts de 1892, *concernant les commissaires du havre de Trois-Rivières.*

(*Sanctionné le* 22 *juillet* 1895.)

SA Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. L'article six du chapitre dix des Statuts de 1892, intitulé : *Acte concernant les commissaires du havre de Trois-Rivières*, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

" **6.** Il ne sera fait aucun emprunt, et les débentures ne créeront aucune hypothèque ou charge sur le dit havre, avant que les dits commissaires n'aient payé au gouvernement du Canada la somme de quinze mille piastres."

ANNEXE

ETAT des dépenses encourues par le ministère de la marine

—	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—					
En amont de Montréal	40,561 28	42,306 69	46,289 05	44,054 01	57,609 16
District de Montréal	23,053 56	25,762 54	21,699 49	22,453 52	22,369 00
En aval de Québec	45,615 65	41,651 73	43,730 61	31,582 75	41,936 00
Nouvelle-Ecosse	46,460 72	56,394 88	43,682 86	76,230 77	67,862 24
Nouveau-Brunswick	20,488 00	23,893 00	27,485 14	20,542 29	23,369 12
Ile du Prince-Edouard					
Colombie-Britannique					
Construction—					
En amont de Montréal	3,136 15		2,976 83	8,770 55	6,940 45
Québec	7,323 75	7,492 59	1,543 06		57,818 35
Nouvelle-Ecosse	22,041 42	6,905 80	18,967 23	10,948 31	34,760 12
Nouveau-Brunswick			11,555 91	8,735 73	9,561 14
Ile du Prince-Edouard					
Colombie-Britannique					
Steamers fédéraux—					
Québec	69,026 73	37,176 02	34,549 49	59,797 05	47,500 00
Nouvelle-Ecosse	14,778 92	26,603 94	19,759 96	13,139 86	20,999 63
Nouveau-Brunswick					
Ile du Prince-Edouard					
Colombie-Britannique					12,115 96
Examens des capitaines et lieutenants			908 12	1,407 66	4,312 07
Expédition à la baie d'Hudson					
Enquêtes au sujet des naufrages			140 00		874 00
Hôpital de la marine, Québec	19,977 36	19,221 45	21,618 73	19,823 18	21,000 00
Hôpitaux de marine	1,070 86	15,615 71	15,652 62	15,728 93	23,536 16
Service météorologique	8,200 00	8,950 00	8,950 00	9,379 82	12,618 15
Enregistrement des navires canadiens					
Enlèvement des obstacles à la navigation			2,350 07	1,000 00	
Récompense pour sauvetage de vies					2,284 32
Service des signaux					
Inspection des bateaux à vapeur	7,106 93	7,999 00	7,396 96	8,321 00	8,500 00
Levé hydrographiq. de la baie Georgienne					
Police riveraine, Montréal	} 27,445 35	10,238 71	9,423 31	8,030 00	10,000 00
do Québec		12,623 59	9,038 62	9,370 73	10,348 00
Gouvernement civil	15,083 88	18,064 25	19,401 05	20,220 96	22,644 52
Communication par steamers—					
Entre Québec et les provinces maritimes					
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme					
Achat de steamer pour remplacer—					
Glendon					
Lady Head					
Service postal d'hiver, I.P.-E					
Obervations des marées					
Gratifications					
Levé hydrographique, anse Burrard					
Commerce d'exportation du bétail					
	371,070 56	360,899 90	367,129 11	389,537 12	518,958 49

N° 15.

à partir de la date de la confédération jusqu'au 30 juin 1895.

1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
61,036 47	60,798 75	71,937 18	68,344 18	65,421 00	73,175 11	74,587 78	65,518 61	67,541 21
31,143 14	20,939 13	15,000 00	12,999 48	15,998 00	15,996 09	14,917 95	16,523 88	14,326 36
65,545 00	102,056 09	110,362 00	98,792 93	89,980 41	96,904 00	93,178 61	96,703 87	89,781 29
100,953 80	114,711 91	114,344 51	143,125 56	128,496 00	132,888 95	120,951 33	116,189 60	128,918 59
29,266 85	53,439 04	60,119 02	62,551 61	50,998 00	58,989 00	57,499 02	61,252 82	63,921 90
...	3,357 71	12,584 64	13,730 53	11,817 00	16,986 66	12,158 72	15,288 17	12,997 33
13,207 09	18,519 50	15,983 72	17,175 97	15,853 00	18,948 78	15,152 73	15,576 99	17,570 72
18,999 38	24,461 86	14,286 65	13,320 40	16,267 98	7,207 90	11,993 75	13,297 81	14,180 02
39,303 87	41,950 82	19,325 00	24,336 47	12,945 29	12,776 47	4,154 58	7,797 75	7,539 76
90,181 79	51,867 94	43,898 63	42,214 55	25,550 00	13,500 00	17,386 97	7,069 01	7,758 36
16,691 06	31,572 60	8,842 97	17,819 85	7,083 82	12,028 13	22,598 14	4,985 53	4,578 52
...	...	...	11,829 61	17,752 00	2,504 47	2,560 88	6,074 50	8,150 05
...	4,353 93	8,799 07	8,477 67	29 66	...	...	...	8,645 39
51,758 05	64,490 00	79,043 70	62,971 49	49,987 66	42,683 00	44,972 79	49,318 93	64,973 00
24,999 57	30,008 99	22,992 62	133,826 08	38,839 29	43,027 00	42,016 53	32,574 64	34,700 60
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	16,241 26	61,782 63	28,933 63	16,333 05	14,429 52	15,139 95
15,984 72	10,555 67	41,796 74	19,156 56	16,095 90	12,193 40	8,460 68	9,733 34	11,788 09
6,466 18	4,520 19	5,696 62	4,672 08	4,050 00	4.249 76	4,250 12	4,253 43	3,888 41
...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,068 89	2,313 31	366 00	466 41	342 65	500 00	1,691 00	676 73	310 48
21,000 00	20,456 45	21,994 75	23,795 85	19,965 97	19,987 50	20,791 77	19,991 22	19,964 33
27,150 43	45,986 87	37,111 67	37,155 72	42,449 55	37,487 10	37,445 57	35,040 00	32,218 94
18,830 54	36,760 59	33,580 00	45,560 03	44,871 38	46,050 24	45,706 13	45,554 51	46,163 54
...	272 30	1,096 46	412 06	842 14	1,435 10	239 26	257 75	607 43
...	...	450 00	...	293 00	462 00	305 86	825 00	150 00
1,975 13	4,931 78	3,552 86	2,292 20	1,958 55	4,071 00	2,833 10	2,263 15	1,806 13
...	1,000 00	...	...	...	...	...	...	...
13,266 00	10,291 58	12,200 00	13,081 86	13,073 01	13,228 38	13,076 46	11,854 34	12,211 65
...	...	...	...	...	...	...	...	...
14,453 87	12,370 86	13,395 00	14,090 00	13,524 29	14,062 00	13,462 74	13,131 06	21,953 26
18,200 00	26,526 66	24,500 00	27,136 68	21,482 08	23,498 06	23,023 26	22,094 48	13,497 81
25,336 04	30,087 23	31,326 18	32,789 18	32,304 12	32,682 50	33,610 19	35,083 95	36,447 50
...	15,000 00	10,000 00	10,000 00	...	...	...	...	...
...	...	...	750 00	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
706,817 92	845,159 09	844,586 09	979,146 27	820,054 38	786,156 23	755,359 47	723,360 89	761,730 62

ANNEXE

ÉTAT des dépenses encourues par le ministère de la marine

	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—						
En amont de Montréal	71,048 50	70,116 68	70,788 27	70,697 89	85,718 98	75,690 74
District de Montréal	21,643 05	22,250 32	22,946 43	23,262 94	33,289 28	16,735 49
En aval de Québec	91,098 66	102,784 99	101,302 35	118,856 94	131,095 29	131,540 80
Nouvelle-Ecosse	137,846 15	150,793 17	142,909 72	137,439 40	143,153 24	117,708 53
Nouveau-Brunswick	66,073 00	75,947 92	86,670 70	92,130 28	76,046 63	96,425 28
Ile du Prince-Edouard	16,985 72	17,907 27	19,059 62	20,218 83	22,282 52	17,852 13
Colombie-Britannique	17,803 00	18,349 06	18,107 54	15,457 76	14,783 75	16,230 43
Cap-Race	....	....	....	....	....	4,453 25
Construction—						
En amont de Montréal	13,581 00	9,782 27	18,432 63	27,977 42	36,678 16	18,383 20
Québec	3,731 31	9,672 50	3,168 48	4,354 87	5,877 84	1,260 00
Nouvelle-Ecosse	13,355 00	9,422 75	12,489 35	4,352 42	5,905 17	5,330 89
Nouveau-Brunswick	2,253 80	1,022 57	2,868 70	7,667 42	2,421 66	5,280 75
Ile du Prince-Edouard	3,092 00	1,934 49	2,158 60	879 40	....	384 60
Colombie-Britannique	3,237 90	1,005 26	9,830 38	5,223 11	4,942 70	321 84
Imprimeur de la reine	....	....	....	....	....	26 58
Steamers fédéraux—						
Québec	44,923 98	45,156 13	43,019 13	51,092 98	51,485 03	50,714 52
Nouvelle-Ecosse	31,049 74	37,841 07	27,726 60	42,921 27	30,283 27	32,287 10
Nouveau-Brunswick	....	....	....	....	24,633 26	14,337 23
Ile du Prince-Edouard	23,911 97	19,680 00	19,539 52	33,962 54	20,927 58	19,987 67
Colombie-Britannique	8,504 61	25,484 00	16,111 83	12,485 07	13,430 69	10,809 07
Département	....	....	....	....	....	13,288 83
Examen des capitaines et lieutenants	3,982 00	4,021 20	5,580 79	6,656 44	5,239 28	4,858 98
Expédition à la baie d'Hudson	....	....	480 69	71,374 69	35,217 10	14,762 61
Enquêtes au sujet des naufrages	863 19	875 64	830 12	385 15	592 63	520 14
Hôpital de la marine, Québec	19,938 12	19,998 53	19,990 34	19,996 68	16,047 95	19,706 96
Hôpitaux de la marine	33,162 45	29,880 78	31,401 30	35,371 29	32,229 02	32,545 35
Service météorologique	47,464 07	51,990 25	56,418 16	56,625 46	56,898 33	57,140 74
Enregistrement des navires canadiens	2,013 28	168 84	189 27	237 88	157 13	233 13
Enlèvement d'obstacles à la navigation	1,116 51	35 80	342 76	2,259 21	1,237 34	4,190 83
Récompenses pour sauvetages de vies	2,212 00	2,534 60	2,614 91	5,221 15	8,147 22	7,363 94
Service des signaux	....	3,365 33	6,704 17	3,881 05	4,622 00	5,082 17
Inspection des bateaux à vapeur	14,835 00	16,209 00	21,893 28	23,235 04	21,775 57	22,837 80
Levé hydrograp. de la baie Georgienne	....	77 81	26,745 54	20,454 68	17,759 36	21,592 55
Police riveraine, Montréal	21,994 74	15,798 24	19,021 93	17,683 59	20,933 75	17,413 47
do Québec	20,321 82	22,520 41	22,958 79	20,399 33	22,922 82	22,935 65
Gouvernement civil	36,789 46	37,988 39	38,775 00	29,900 83	30,453 57	37,193 62
Communication par steamers—						
Entre Québec et les provinces maritimes	....	....	....	....	....	....
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	....	....	....	....	....	....
Réparations aux quais	....	....	....	....	....	....
Achat de steamers pour remplacer—						
Le *Glendon*	....	395 55	56,164 71	47,238 03	....	....
Le *Lady Head*	....	....	....	....	....	....
Service postal d'hiver, I.P.-E.	....	....	....	....	5,985 42	6,312 93
Observations des marées	....	....	....	....	....	....
Gratifications	....	....	....	....	....	....
Levé hydrographique de l'A. Burrard	....	....	....	....	....	....
Commerce d'exportation du bétail	....	....	....	....	....	....
Levé hydrograph. de la baie de Quinté	....	....	....	....	....	....
Secours aux nav. canadiens en détresse	....	....	....	....	....	....
Equipement des navires	....	....	....	....	....	....
Veuve de A. Warner	....	....	....	....	....	....
McDonald, Frères	....	....	....	....	....	....
	774,831 53	825,010 82	927,241 61	1,029,901 14	980,120 59	917,557 31

N° 15—*Fin.*

à partir de la date de la confédération jusqu'au 30 juin 1895—*Fin.*

1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
85,588 70	72,621 23	84,035 65	93,180 72	87,033 61	87,598 15	78,090 69	82,541 16
17,510 17	12,285 79	118,750 70	122,471 89	116,531 27	120,404 19	124,348 80	124,763 81
108,278 67	112,680 20						
133,009 92	140,197 15	139,459 56	139,916 83	148,815 26	150,445 26	137,339 73	140,877 53
73,465 49	78,285 79	61,608 91	61,089 31	66,886 69	71,079 46	59,917 96	69,654 46
14,796 62	19,118 51	16,968 80	19,000 46	17,069 98	16,819 64	15,569 39	17,976 67
19,604 63	16,877 12	16,411 49	19,595 22	26,858 68	24,413 27	27,240 77	21,734 18
5,124 20	7,358 01	...	...	...	...	...	...
6,341 97	8,623 76		9,796 28	21,704 05	8,766 62	12,581 15	2,699 40
2,287 86	12,203 06		3,723 14	809 27	10,097 18	4,743 13	3,004 14
2,533 48	6,039 91		4,596 94	1,965 16	4,381 24	3,104 77	4,737 03
1,542 61	2,966 36	23,863 09	208 16	1,845 35	1,271 15	115 45	1,597 89
...	...		410 00	1 56	...	1,604 00	...
6,918 00	1,890 00		14,417 25	9,478 81	2,958 61	6,357 43	180 83
...	40 14		...	...	...	...	...
150,659 19	126,629 33	114,956 20	111,437 03	145,899 61	163,097 46	178,183 97	169,661 64
5,063 96	4,381 04	4,117 83	4,255 24	6,363 88	4,116 99	3,745 33	2,757 29
165 00	...	...	...	...	...	...	...
\ 513 91	516 67	888 94	1,172 77	603 21	643 49	850 81	351 15
18,777 62	18,643 14	10,279 08	751 75	...	...	...	...
30,667 67	33,689 20	31,450 03	33,303 37	34,106 83	35,757 07	38,403 94	38,589 05
59,986 10	58,577 07	58,452 10	62,457 10	67,138 06	64,165 60	66,440 96	64,588 34
897 02	179 21	647 52	1,207 07	462 59	1,476 19	394 00	207 40
2,500 94	3,603 65	5,737 26	3,633 65	2,878 68	1,554 53	202 02	2,217 36
6,825 48	5,503 44	8,150 92	4,952 20	6,398 93	7,432 64	8,014 67	6,591 34
4,441 59	5,092 54	4,976 80	4,700 79	5,014 42	5,040 58	4,668 93	5,311 74
21,430 45	22,313 03	20,989 52	22,183 76	22,736 59	24,386 95	25,961 36	26,385 88
19,424 14	17,808 46	17,969 23	17,677 51	16,451 10	17,542 11	31,461 76	12,653 28
18,725 95	16,948 82	13,167 00	573 80	...	...	...	...
18,553 57	14,698 68	8,620 61	7,279 85	6,161 60	5,436 23	...	...
32,728 78	43,501 96	42,835 78	43,253 67	43,195 31	56,477 21	54,988 88	71,373 82
...	...	...	...	...	...	...	...
...	143,505 60	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	84 90	1,007 65	824 38
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
7,740 25	1,842 47	2,752 67	7,012 70	3,309 44	4,376 96	6,497 03	6,138 18
...	...	244 75	1,888 71	711 59	5,099 17	10,172 61	11,507 24
...	200 00	80 00	1,025 00	...	...	3,261 32	...
...	...	...	1,690 12	2,580 45	...	...	...
...	...	...	520 85	1,411 57	1,711 73	1,350 83	2,268 74
...	...	...	...	...	2,085 45	...	...
...	...	...	...	...	...	...	7 30
...	...	...	...	...	...	...	500 00
...	...	...	...	...	...	...	160 00
...	...	...	...	...	...	...	4,000 00
883,250 85	1,023,801 34	807,417 53	885,410 11	861,426 80	898,720 03	905,654 34	895,862 28

ANNEXE Nº 16.

ÉTAT COMPARATIF des phares, etc., ainsi que des navires de la division de la marine, entretenus dans les diverses agences, corrigé jusqu'à la date du 1er décembre 1895.

District.	Phares.	Feux.	Gardiens.	Phares flottants.	Sifflets de brume.	Cornets de brume.	Cloches de brume.	Canons ou bombes de brume.	Bouées à sifflet.	Bouées-cloches.	Bouées à gaz.	Steamers.	Dépense totale pour chacune des agences.	Appointem'ts payés aux agences.	Nombre de personnes employées à chacune des agences.
	*	*											$ c.		
Province d'Ontario	179	223	173	4	2	11	2	...	...	5	...	...	...	...	
Phares flottants	4	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	82,503 91		
Province de Québec	117	154	138	8	2	9	...	9	...	...	10 (4 avec cloc.)	2	144,990 83	4,685 18	4—Agent, comptable et 2 commis.
Phares flottants	8	8	...	...	3	...	1	...	...	...	...	...			
Province de la Nouvelle-Ecosse	170	176	175	1	10	6	2	1	16	13	...	2	179,875 32	3,102 45	4—Agent, comptable, commis et messager.
Signaux de brume	2	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
Phares flottants	1	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
Province du Nouveau-Brunswick	94	120	102	1	4	8	..	1	4	3	...	1	92,540 93	3,233 47	3—Agent, comptable et messager.
Signaux de brume	3	3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
Phares flottants	1	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
Province de l'Ile du P.-Edouard	36	57	42	...	...	1	...	...	3	1	...	Vapeur *Stanley.*	46,155 99	1,400 00	1—Agent.
Province de la Col.-Britannique	14	19	17	...	1	5	3	...	...	1	...	2	40,612 94	1,623 94	2—Agent, messager et commis employés de temps à autre.
	632 *	768 *	647	14	22	40	8	11	23	23	10				

* Les phares flottants et les signaux de brume aux endroits où il n'y a pas de feux, se trouvent, dans ces deux colonnes, compris dans le nombre total des phares et des feux en Canada.

ANNEXE N° 17.

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Le nombre total des accidents arrivés dans les eaux canadiennes aux navires anglais, canadiens ou étrangers dont il a été fait rapport au département, ainsi qu'aux navires canadiens dans d'autres eaux que celles du Canada, dans le cours des douze mois terminés le 30 juin 1895, a été de 247, représentant un tonnage de 93,914 tonneaux, et le montant des pertes tant partielles que totales aux navires et cargaisons s'est élevé, autant qu'on a pu s'en assurer, à $767,536.

Le nombre de vies perdues par suite de ces accidents d'après les rapports a été de 54. On trouvera dans le supplément au présent rapport un état des naufrages et accidents.

VINGT-HUITIÈME RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE

DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1895

PÊCHERIES

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1896

[N° 11*a*—1896.] *Prix:* 20 *centins.*

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

A Son Excellence le très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, gouverneur général du Canada, etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, pour être présenté à la législature du Canada, le vingt-huitième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, division des pêcheries.

J'ai l'honneur d'être,
De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 31 décembre 1895.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

RAPPORT DES PÊCHERIES DE 1895.

A.

B.

C.

D.

E.

F.

G.

H.

I.

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

T.

V.

W.

RAPPORT DU DÉPUTÉ DU MINISTRE.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport concernant les opérations pendant l'exercice clos le 30 juin dernier. Bien qu'il contienne un compte rendu aussi complet qu'il était possible de le faire à cette date, tous les tableaux et relevés ne sont pas encore arrivés, et quelques-uns des annexes ordinaires seront publiés un peu plus tard sous une forme complète.

Des états des dépenses et recettes, un bref résumé des demandes de primes de pêche, des rapports sur le service de protection des pêcheries, sur le bureau de renseignements des pêcheries, sur la question de la mer de Behring, sur l'ostréiculture, des notes sur la statistique des pêches du Canada appréciée par des autorités étrangères, ainsi que sur la politique de protéger et de réglementer les pêches au Canada—se trouvent dans le présent rapport, auquel sont annexés des articles sur "Particularités qu'offre la culture des huîtres", "Notes pratiques sur l'élevage de la truite", et "Industrie de la pêche de la sardine au Nouveau-Brunswick", par le professeur Prince, commissaire des pêcheries du Canada. Les annexes suivent dans l'ordre :

N° 1. Dépenses et recettes.

N° 2. Etat détaillé des demandes de primes de pêche, 1894.

N° 3. Liste des gardes-pêche canadiens.

N° 4. Service de protection des pêcheries, par le commandant O. G. V. Spain.

N° 5. Etat détaillé du bureau de renseignements des pêcheries.

N° 6. Question de la mer de Behring.

N° 7. Rapports des inspecteurs.

N° 8. Statistique des pêches.

N° 9. Pisciculture, par le commissaire des pêcheries.

N° 10. Rapport sur l'ostréiculture, par M. Ernest Kemp.

DÉPENSES ET RECETTES.

Les dépenses totales pour tous les services des pêcheries, durant le dernier exercice, se sont élevées à $420,165. Ce chiffre couvre les pêcheries proprement dites, la pisciculture, le service de protection des pêcheries et les primes de pêche, dont on trouvera les détails au premier annexe du présent rapport.

Les recettes produites, pendant la même période, par les honoraires de licences, etc., ont été de près de $95,000. (*Voir* page 7.)

PRIMES DE PÊCHE, 1894.

Les paiements pour ce service se font en vertu d'une loi décrétée en 1891, 54-55 Vict., chap. 42, intitulée " Acte à l'effet d'encourager le développement des pêcheries maritimes et la construction des navires ", laquelle loi pourvoit au paiement annuel d'une somme de $160,000.

En 1891, nous avons reçu 14,496 demandes de primes de pêche, et, à l'exception de 146, nous avons fait droit à toutes.

La somme de $77,325 a été payée à 899 navires, et celle de $82,741 divisée entre 13,351 bateaux. Le nombre total de personnes qui ont reçu la prime en 1894 est de 29,222.

Les règlements gouvernant le paiement de cette prime sont donnés au long à la page 10 du présent rapport.

Pour les détails complets des paiements faits aux navires et aux bateaux dans les différentes provinces, et pour les relevés comparatifs qui s'y rattachent, *voir* l'annexe n° 2.

PERSONNEL DE L'EXTÉRIEUR.

En ces dernières années nous nous sommes appliqués à diminuer le nombre des gardiens et à donner aux gardes-pêche, avec des pouvoirs de magistrats, une grande étendue de juridiction.

Nous avons actuellement 336 employés, presque tous gardes-pêche, qui sont préposés à la surveillance de nos eaux. Ils ont l'aide d'environ 200 gardiens, engagés de temps à autre, chaque fois et partout où se fait le plus sentir le besoin de protéger le poisson, spécialement pendant ses différentes périodes de clôture. En y comprenant les officiers et les équipages de nos croiseurs (175 environ) nous avons un personnel total de 700 hommes. L'annexe n° 3 contient une liste complète de ces employés.

SERVICE DE PROTECTION DES PÊCHERIES.

Le service de cette très importante division du département a été fait sans accidents et d'une façon hautement honorable. Un très grand nombre de goélettes de pêche des Etats-Unis sont venues sur la côte, mais en déployant une vigilance constante nos croiseurs ont pu prévenir tout braconnage. La flotte était sous la direction du commandant O. G. V. Spain, qui, pendant la plus grande partie de la campagne, s'est tenu à bord de l'*Acadia* et a fait aussi de courtes visites à tous les autres croiseurs. Le rapport de cet officier forme l'annexe n° 4, et il traite longuement de tous les détails.

La flotte se composait des croiseurs à vapeur *Acadia*, *Curlew*, *Petrel*, *Dolphin*, *Stanley*, *La Canadienne*, *Constance*, des goélettes *Kingfisher* et *Vigilant* et, à l'occasion, du nouveau steamer *Aberdeen*. Le *Quadra* a aussi servi à des travaux d'experts en pêcheries sur la côte du Pacifique, lorsque c'était nécessaire. Un coup d'œil jeté sur la longue liste des navires des Etats-Unis qui ont été abordés par les croiseurs canadiens fera voir la grande importance que les pêcheurs étrangers attachent à nos ports. L'exécution des règlements concernant le homard a été l'objet d'une attention spéciale.

BUREAU DE RENSEIGNEMENTS DES PÊCHERIES.

Le service, qui est aussi sous la direction du commandant Spain, très habilement secondé par M. W. M. Hutchins, ayant qualité de commis fixé à Halifax, fut établi en 1889, et il est d'une grande importance pour les pêcheries. Aujourd'hui des bulletins sont télégraphiés de quarante-cinq stations à tous les centres de pêche des provinces maritimes. Ces bulletins tiennent aussi le commandant au fait des mouvements des pêcheurs étrangers. On trouvera, à l'annexe n° 5, un compte rendu détaillé des travaux de cette campagne.

QUESTION DE LA MER DE BEHRING.

Les différentes phases parcourues par cette question pendant l'année qui vient de finir sont traitées par M. R. N. Venning dans un article inséré à l'annexe n° 6, et qui fait suite aux études de même nature publiées dans les rapports précédents.

Dans la première partie de son article, l'auteur parle de l'opération des règlements de la sentence arbitrale et des modifications que l'on propose d'y apporter, de la capture de phoques, de la patrouille des navires chargés de l'exécution des règlements, de l'abordage et de la saisie de navires britanniques durant l'année, des désastres survenus, et d'autres questions incidentes qui offrent de l'intérêt.

Il traite aussi des réclamations de la mer de Behring et du *modus vivendi* en vertu des arrangements pris pour la clôture de la mer de Behring en attendant le resultat des négociations entamées pour l'arbitrage à Paris.

La seconde partie de l'article a trait à la convention intervenue entre le gouvernement de Sa Majesté et celui de la Russie, établissant des zones protégées le long des côtes de la Russie asiatique et autour des îles russes dans l'océan Pacifique du Nord et la mer d'Okhotsk.

L'auteur étudie la législation impériale qu'il faudrait pour renouveler cette convention, et il fait une comparaison intéressante entre elle et la précédente.

RAPPORT DES INSPECTEURS DES PÊCHERIES.

Comme il fallait livrer le plus tôt possible le présent livre bleu à l'imprimerie, les différents inspecteurs ont été priés de nous transmettre des rapports préliminaires sur les résultats généraux des pêches dans leurs quartiers. Ces données se trouvent à l'annexe n° 7. Quoiqu'elles ne soient point complètes, elles accusent un rendement affaibli, spécialement dans les provinces maritimes.

La Colombie-Britannique donnera probablement une plus-value, car le grand paquage de l'année dernière est excédé par environ 5,000,000 de boîtes. La pêche du flétan accusera aussi un surplus considérable sur la capture précédente. Celle des phoques n'atteindra pas le total de la dernière campagne.

Les pêches de l'intérieur du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest donneront probablement une diminution, car elles ne paraissent pas avoir été exploitées avec autant d'activité qu'autrefois pour les fins du commerce.

Dans Ontario, la capture sera moyenne.

STATISTIQUE DES PÊCHES.

Comme les résultats complets de la campagne close le 31 décembre ne sont pas encore prêts pour la publication, quelques tableaux statistiques ont été préparés et forment l'annexe n° 8.

Ils font voir l'étendue générale des pêcheries canadiennes, leur rendement et leur valeur dans chaque province, ainsi que les capitaux placés dans cette importante industrie, et le nombre d'hommes qu'elle emploie.

Depuis quelques années le rendement des pêcheries canadiennes a dépassé vingt millions de dollars. Plus de 70,000 pêcheurs exploitent nos mers et nos eaux de l'intérieur pour en tirer leur subsistance, et plus de $9,000,000 sont aujourd'hui placés en navires, bateaux, rets et autres engrais de pêche.

OPINIONS SUR LA STATISTIQUE DES PÊCHERIES CANADIENNES.

Le département a toujours compris l'importance de compiler la statistique d'année en année, et ses employés à l'extérieur rendent un notable service par le soin et la diligence qu'ils mettent à préparer annuellement les relevés des pêches dans les quartiers dont ils ont charge. Ces relevés peuvent être incomplets, et en bien des cas ils ne représentent ni les quantités ni la valeur réelles des pêches; mais ils font connaître le développement ou la décroissance des industries piscicoles du Canada, et sous ce rapport leur utilité ne saurait être contestée. A l'appui de ce fait nous pourrions produire des témoignages venant de différentes sources, d'experts étrangers qui proclament la haute valeur et l'exactitude générale des données statistiques publiées dans le rapport annuel de notre département.

Une autorité des Etats-Unis disait il y a quelques années :

" Une des raisons qui font que la façon dont le Canada traite la question générale des pêcheries a une haute valeur, c'est la connaissance exacte qu'il acquiert en la matière.

" Cette connaissance des pêcheries est utilisable de différentes manières. Par exemple, elle permet à la législature d'apprécier leur importance comme sujet de législation ; elle fait noter d'année en année le succès ou l'insuccès des mesures de préservation ; elle fait ressortir manifestement la valeur de la propagation artificielle et les endroits où les sources naturelles du rempoissonnement ont besoin d'être ravivées par des méthodes artificielles et scientifiques. Les rapports canadiens font connaître la valeur totale du produit des pêches du Canada, et, dans les détails, la valeur relative de chaque variété de poisson dans chaque province."

Cependant, on ne saurait ignorer le fait que parfois les captures de poisson réellement opérées dans nos eaux sont plus considérables que ne le démontrent les chiffres publiés. Non seulement le braconnage est pratiqué, spécialement dans les eaux où les côtes des Etats-Unis et le territoire canadien se touchent de près, mais ceux qui exploitent les pêcheries canadiennes disposent subrepticement de leurs captures et prennent des mesures pour expédier aux Etats-Unis de vastes quantités de poisson canadien qui ne sont jamais inscrites aux tableaux statistiques du département. Les rapports de quelques-uns des fonctionnaires laissent une marge pour ces captures canadiennes qui figurent aux relevés sous le titre de poisson américain, mais il est facile de voir que tant qu'il n'y aura pas uniformité dans les modes de la statistique et entente dans l'exécution des règlements sur les fonds de pêche internationaux, les chiffres publiés n'exprimeront pas, en règle générale, le rendement réel des pêcehries canadiennes.

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

PISCICULTURE.

Les opérations piscicoles de l'année dernière accusent, dans l'ensemble, un progrès marqué sur le travail des années précédentes. Un sommaire des résultats et les rapports complets des directeurs des piscifactures forment l'annexe n° 9 préparé par le commissaire des pêcheries.

Depuis que la pisciculture a été commencée au Canada sous les auspices de l'Etat, M. Samuel Wilmot en a eu la direction. Lors de sa retraite, au mois d'avril dernier, cette division du service a été confiée au professeur Prince, le commissaire des pêcheries, qui est aujourd'hui le chef responsable des opérations de pisciculture.

Il ressort du rapport de M. Prince que l'énorme quantité de deux cent quatre-vingt-quatorze millions d'alevins de poissons, comprenant saumon, poisson blanc, truite saumonée, saumon sockeye du Pacifique et homard, est sortie de nos établissements piscicoles.

Il n'a pas été établi de nouvelles piscifactures cette année, et celle qui se trouve sur la rivière Dunk, I.P.-E., est restée inactive depuis plusieurs saisons.

OSTRÉICULTURE.

M. Ernest Kemp, un expert en la matière, a présenté un rapport sur les opérations d'ostréiculture qui ont été faites durant la saison 1894-95. Ce rapport est publié à l'annexe n° 10.

A Shédiac, N.-B., trois bancs d'huîtres ont été plantés, et lorsqu'on les a examinés cet été ils étaient en condition florissante; les huîtres et leurs petits avaient rapidement profité.

A Tracadie, N.-E., un banc a été préparé et partiellement planté; mais les chaleurs étant arrivées, M. Kemp n'a pu terminer la plantation. Depuis, plusieurs endroits ont été examinés dans la Nouvelle-Ecosse, l'Ile du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick, afin de déterminer la condition du sol et choisir certains fonds où des dragues pourront fonctionner sans porter atteinte aux privilèges des pêcheurs.

OPINIONS AMÉRICAINES SUR L'UNIFORMITÉ DES LOIS APPLICABLES AUX GRANDS LACS.

Dans le vingt-sixième rapport annuel du département nous avons exposé longuement la nécessité de règlements de pêche uniformes sur les deux côtés des grands lacs. Il est généralement admis que la pêche illimitée qui s'est faite sur le côté américain a produit les résultats les plus déplorables, et les efforts déployés par le département pour faire observer les règlements ont été approuvés par tous les esprits intelligents aux Etats-Unis aussi bien qu'au Canada. Mais l'exécution des règlements ne touche pas seulement nos pêcheurs canadiens, elle concerne aussi impérieusement les pêcheurs des Etats-Unis qui ont part aux importants produits des eaux internationales. Le sérieux épuisement des parties américaines des grands lacs a eu pour effet d'accroître les tendances au braconnage dans les eaux canadiennes. Ces empiétements ont nécessité un coûteux service de patrouille par des croiseurs, et chaque année des braconniers étrangers sont découverts et punis suivant les lois. Fréquentes sont alors les expressions de ressentiment auxquelles la presse des Etats-Unis donne cours. Il y a

des exceptions, cependant, et quelques journaux appréciant pleinement l'objet des lois et des règlements de pêche du Canada, et reconnaissant les désastreuses conséquences de l'absence de règlements sur les côtes américaines, ont approuvé les mesures que nous prenons pour résister aux envahissements de l'étranger.

C'est ainsi que, au mois de mai dernier, le *Toledo Commercial* émettait carrément son opinion sur les pêcheurs des Etats-Unis et leur manie de pêcher sans restriction, en constraste avec notre conduite sur les grands lacs :—

" Poussés à bout par la menace de banqueroute qu'ils se sont attirée, et ayant rendu nuls les efforts qui avaient été tentés pour protéger une industrie dans laquelle leur fortune était en grande partie engagée, ils persistent maintenant à défier les lois du Canada. Sur le côté sud du lac Erié, particulièrement dans les eaux basses et dans les marais de l'Ohio, se trouve les frayères naturelles du poisson. Il y viendrait par millions s'il n'était pas chassé. Autrefois les pêcheries de l'Ohio étaient de beaucoup supérieures à celles du Canada. Aujourd'hui les conditions sont renversées : le Canada, ayant donné au poisson une protection raisonnable, récolte de ses industries piscicoles une moisson d'or. Ayant avec persistance combattu chaque effort tenté pour protéger le poisson dans l'Ohio et chassé le poisson dans les eaux canadiennes, les pêcheurs américains, contrairement à la loi, essaient de le suivre dans les eaux du Dominion, où ils sont pris en flagrant délit et reçoivent un châtiment plus léger qu'ils le méritent."

La cause de la protection canadienne ne pouvait pas être exposée plus clairement ni plus énergiquement.

Mais l'épuisement des eaux américaines a rendu impossible, pour quelques-unes des piscifactures des Etats-Unis, de se procurer la quantité d'œufs de poisson dont elles ont besoin. Saison après saison, depuis plusieurs années, elles ont demandé la permission de recueillir du frai sur le côté canadien de ces eaux contiguës. Il n'y a pas de doute qu'elles ne pourraient point continuer leurs opérations si elles n'obtenaient pas des pêcheurs canadiens leur approvisionnement d'œufs de poisson, spécialement des œufs de poisson blanc et de truite saumonée.

Il n'a pas toujours paru à propos d'obtempérer à ces demandes ni de laisser mettre nos frayères à contribution pour peupler les eaux épuisées de l'autre côté de la frontière. Nul doute que la distribution d'alevins sur les deux côtés devra, à la longue, être avantageuse aux deux pays ; mais il est également hors de doute que les salmonides ont tous la même habitude de retourner, une fois parvenus à maturité, aux endroits où ils ont passé leurs premiers jours d'alevins. Le poisson blanc et la truite saumonée n'ont pas prouvé qu'ils obéissent à cette loi aussi rigidement que le saumon de mer ; mais, appartenant à la même grande famille, ils sont caractérisés par des habitudes communes. C'est pourquoi il est tout probable que les alevins de poisson blanc et de truite saumonée implantés sur le côté américain des grands lacs, lors même que les œufs qui les ont produits aient été obtenus sur les frayères canadiennes, continueront saison après saison de retourner sur le côté américain, surtout aux époques de la fraie.

Bien que le refus d'accéder aux demandes de frai faites par certaines piscifactures américaines puisse paraître à quelques-uns entaché de mauvais vouloir, il doit être regardé comme sage et nécessaire, sauf dans des cas exceptionnels, et grand nombre d'autorités des Etats-Unis approuvent fortement notre attitude. A l'appui de cette opinion éclairée, nous devons citer ici un article du *Marine Record*, de Cleveland, Ohio, en date du 17 octobre dernier. Cette importante feuille, après avoir mentionné le fait que quelques journaux des Etats-Unis avaient qualifié de " brutal "

le refus de notre département, disait que les autorités canadiennes " ont décliné la demande faite par les autorités des Etats-Unis de fournir des œufs de poisson à la piscifacture qui vient d'être établie à Cape-Vincent. Le motif du refus est que, tant que continuera le présent état de choses au sujet des pêcheries des lacs, le gouvernement canadien ne serait pas justifiable de donner des œufs de poisson ou des alevins aux piscifactures des Etats-Unis".

" Ce paraît être chose inconsidérée, extrême, de condamner la conduite du gouvernement canadien dans un langage aussi violent que le titre cité. Mais la grande importance de l'article se trouve dans l'avertissement qu'il contient à l'effet que le gouvernement du Dominion est résolu de provoquer un incident qui mène à la solution de la question des pêcheries, et possiblement au résultat que le gouvernement des Etats-Unis se charge de la réglementation des privilèges de pêche—le seul résultat qui puisse rendre absolue justice à toutes les parties intéressées dans cette controverse. Le Dominion est certainement justifiable de refuser son concours à l'établissement de pêcheries dont, à la faveur des présents règlements, les pêcheurs des Etats-Unis reçoivent (littéralement et un peu paradoxalement) la part du lion sous le rapport des bénéfices. Le Canada est aussi parfaitement justifiable de refuser d'abaisser les barrières devant ses propres citoyens, sorte de représailles que se permettraient plus d'un pays et qui auraient pour résultat de faire diminuer en peu d'années la quantité du poisson dans les lacs d'en bas jusqu'à extinction de l'industrie de la pêche. Evidemment le Canada tient à préserver les pêcheries des lacs, et ce résultat peut être plus sûrement obtenu par une action internationale unie.

Naturellement, la principale cause d'alarme ne réside pas dans la quantité de poisson légitimement consommé, mais dans les abus de pêche commis à l'époque de la reproduction et dans les alentours des frayères lorsque le poisson est encore jeune. Les règlements canadiens qui restreignent la pêche à des personnes munies de permis ne peuvent accomplir beaucoup tant que, sur le côté américain, la pêche est libre ou réglementée seulement par des lois qu'il est facile d'éluder. Les frayères des lacs d'en bas se trouvent principalement sur le côté américain, et quant à la réglementation des pêcheurs, la surveillance d'un rapide garde-côte peut seule assurer l'observance des lois. Il faut espérer que si le Canada cherche réellement à établir une entente internationale sur ce point, il y réussisse, car une sage réglementation serait à l'avantage de tous ceux qui ont des intérêts dans l'industrie de la pêche."

La diffusion d'opinions aussi importantes, sur les deux côtés des grands lacs, ne peut manquer de faire voir combien il est à désirer que les deux pays en viennent à une entente amicale pour protéger et développer une industrie dans laquelle ils sont également intéressés.

Nous n'avons guère besoin de répéter, en terminant, que tous les efforts de notre département tendent à encourager et développer les industries piscicoles du Canada en protégeant les ressources incomparables de nos eaux maritimes. Elles seraient sans aucun doute inépuisables si elles n'étaient pas devenues l'objet d'incursions d'autres pays dont les pêcheries ont été amenées sur le bord de la ruine par une politique imprévoyante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

Wm SMITH,

Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

RAPPORTS SPÉCIAUX.

N° 1.—NOTES PRATIQUES SUR LA CULTURE DE LA TRUITE.

PAR LE PROFESSEUR EDWARD E. PRINCE, COMMISSAIRE ET INSPECTEUR GÉNÉRAL DES PÊCHERIES DU CANADA.

La pisciculture embrasse des méthodes et des opérations très différentes les unes des autres et qui dépendent des espèces particulières de poissons que l'on veut propager artificiellement. Les opérations qui conviennent pour la truite ne sont pas applicables au poisson blanc, à la perche et à l'achigan des lacs; bien plus, les modes adoptés pour dépouiller les poissons reproducteurs de leur frai et faire éclore les alevins sont tout à fait différents de ceux à suivre pour élever et engraisser le poisson plus avancé en maturité.

Comme plusieurs personnes enthousiastes manifestent dans différentes provinces le désir de faire de la pisciculture pour elles-mêmes, et pour seconder les efforts que le département des pêcheries déploie à récupérer certaines eaux du Canada, quelques courtes notes, d'une nature simple et pratique, peuvent avoir ici leur opportunité.

Le département a reçu récemment de nombreuses demandes de renseignements, et c'est suivant le désir du ministre de la marine et des pêcheries, l'honorable John Costigan, que j'ai préparé ces notes.

La chose essentielle à faire pour la couvée de la truite et du saumon, dont les œufs sont comparativement gros et lourds, c'est de disposer ces œufs dans des auges perforées peu profondes sur lesquelles passe une eau fraîche pure pendant la période d'incubation. Si les œufs sont répandus de façon à ne pas trop presser les uns sur les autres, et si on les tient à l'abri de la gelée, d'une lumière excessive, d'influences chimiques ou d'autres influences délétères, la couvée artificielle peut s'accomplir avec facilité. Il y a plus d'une trentaine d'années le commissaire des pêcheries d'Irlande a fait éclore une certaine quantité de saumons par un simple appareil incubateur placé dans son bureau de la douane, à Dublin—preuve que les obstacles ne sont pas graves.

Avant de commencer des opérations piscicoles dans le but d'empoissonner une rivière ou un lac, il est nécessaire de s'assurer tout d'abord que les eaux sont bonnes. Souvent il arrive que certaines eaux qui abondaient naguère en truite subissent, pendant l'épuisement, des changements qui les privent des éléments favorables qu'elles possédaient. Quelques truites adultes venues d'autres eaux pourraient, en une seule saison, nous en donner des nouvelles. Si elles survivent et prospèrent, pas de crainte quant au succès. Cette donnée est spécialement nécessaire dans le cas d'étangs artificiels, ou d'eaux qu'il s'agit d'empoissonner pour la première fois. Dans des conditions réellement défavorables la truite mouchetée vivra sans doute, mais pas en bonne santé, et elle ne sera pas vigoureuse. Elle survivra même dans une eau stagnante peu profonde, mais des conditions très différentes sont nécessaires pour cultiver la truite avec succès.

Si l'on veut élever de la truite, il faut s'assurer de reproducteurs avant que la période de clôture ne commence et les retenir dans un étang jusqu'à ce qu'ils soient prêts à frayer; autrement on n'en pourrait avoir qu'en obtenant du ministre de la marine et des pêcheries un permis dont les conditions sont très rigoureuses. La truite donne des œufs à l'âge de deux ans, mais comme le nombre en est petit et qu'ils sont moins forts que ceux de poissons plus vieux, il est préférable de choisir des femelles qui n'aient pas moins de quatre ni plus de douze ans. En outre, plus grosse est la femelle, plus considérable est le nombre des œufs qu'elle produit: la

moyenne en est d'à peu près 900 par livre de poids de la femelle, et les œufs eux-mêmes sont plus gros. Un saumon produit des œufs d'un tiers au moins plus gros que ceux d'un saumoneau, et on a remarqué que les alevins sortis de gros œufs sont plus beaux, plus vigoureux, et de croissance plus rapide que ceux qui sont sortis de petits œufs. Il en est de même pour la truite. Le temps de la fraie couvre une longue période, et depuis la fin de l'automne jusqu'au printemps, on trouve des femelles chargées d'œufs parvenus à maturité. Inutile de décrire le mode de capturer les reproducteurs, quoique la drainette à mailles de 1 pouce soit très bonne. Cependant la seine étant un engin extrêmement destructeur, est généralement prohibé dans les eaux canadiennes, et il ne faut pas oublier que la loi défend, interdit expressément le barrage des petits cours d'eau fréquentés par la truite et autres poissons.

Le nombre nécessaire de truites reproductrices ayant été obtenu et enfermé dans en petit étang tout préparé pour la fraie artificielle, il est nécessaire que deux aides au moins prennent part au travail, l'un pour dépouiller le poisson, l'autre pour le prendre dans un rets et passer les vaisseaux, etc., à l'opérateur. Genoux en terre, celui-ci prend fermement mais délicatement de la main gauche un poisson par la queue, le sort du rets et appuie pendant un moment la tête sur une serviette; puis passant légèrement sa main droite vers la gorge, il le saisit avec le pouce et l'index sous les ailerons, et presse des trois autres doigts de la main droite sur la branchie de droite. Il presse le dos du poisson contre sa poitrine, et en courbe la queue en arrière et en avant. Si le poisson est mûr pour la fraie, les œufs parvenus à maturité en sortiront en un flux continu; l'aide complète l'opération en pressant doucement sur le ventre du poisson et en passant la main de la tête à la queue pour en chasser les œufs qui ne seraient pas encore sortis. Les œufs ne doivent pas tomber de haut, en sorte que l'aide doit tenir ou placer à la gauche de l'opérateur le plat peu profond destiné à recevoir les œufs. Inutile d'employer la force. Si les œufs refusent de sortir, c'est probablement parce qu'ils ne sont pas tout à fait mûrs, et un peu de patience le prouvera. Quelques poissons refusent, pendant une minute ou deux, de céder leur frai, et les vieux fraient toujours moins abondamment que les jeunes. Quelques manipulateurs enveloppent le poisson dans une serviette, tout en laissant le museau et l'arrière libres; d'autres tiennent la tête ou les épaules du poisson de la main gauche, et de la main droite saisissent le dessous du corps, tenant la queue bas et pressant légèrement avec le pouce droit. Il y a des désavantages dans ces manières d'opérer, mais dans toutes patience et précautions sont essentielles. Le poisson ne doit pas être dérangé sans nécessité ni traité rudement, et la fraie peut ainsi être accomplie sans la moindre possibilité de lésion. Un poisson très gros et très fort exige les efforts réunis de deux opérateurs. Lorsque quatre ou cinq femelles ont frayé dans le vaisseau qui contient disons 10,000 œufs, l'aide amène l'un après l'autre deux ou trois mâles prêts à frayer. Chacun d'eux doit être placé tout près des œufs comme ils se trouvent dans le vaisseau, et dès que l'abdomen touche les œufs un flux considérable de laitance crémeuse est violemment déchargé. Il faut tourner le vaisseau à mesure qu'un nouveau mâle est amené, afin que tous les œufs puissent recevoir une parcelle de la laitance. Une légère pression du pouce et de l'index droits derrière les ailerons de la partie antérieure du corps et plus bas augmentera le flux. La laitance d'un seul mâle suffira, pour un nombre extraordinaire d'œufs si les deux sexes sont en pleine condition de frayer, et dans les cas de nécessité on peut en toute confiance employer un seul mâle pour féconder les œufs de cinq ou six femelles; mais quand c'est possible, la première proportion est la plus sûre. La vivification ou fertilisation sera secondée en les remuant doucement après la fécondation et en ajoutant une demi-chopine d'eau pour diluer la laitance crémeuse. Quand un plat a été ainsi rempli et remué, on le met de côté et on manipule cinq autres femelles dans un autre plat. Au bout d'une demi-heure on les place dans un vaisseau plus grand, dans un baquet de bois bien propre qu'on met sous un faible courant d'eau nette, afin d'en chasser les impuretés et les excédents de laitance. Les œufs ne paraissent plus mous, et au lieu de se coller ensemble ils sont durs au toucher et se séparent les uns des autres; ils sont très élastiques et soutiennent une grande pression. C'est

ainsi que Frank Buckland, le plus célèbre des pisciculteurs anglais, avait mis un poids de cinq livres et six onces sur des œufs de truite avant de pouvoir les écraser. Néanmoins, la pression, surtout sur des œufs fraîchement fertilisés, est très nuisible.

Après avoir été lavés, les œufs doivent être placés sur les auges à incubation. Ces auges consistent en légers cadres de bois carrés sur lesquels est étendue une toile métallique vernie, bien que dans les piscifactures de l'Etat on ait trouvé que des auges en zinc perforé, vernies en noir, sont très avantageuses.

Les cinq conditions suivantes sont nécessaires pour qu'une incubation réussisse :

(1.) Une quantité d'eau régulière et intarrissable.

(2.) Eau d'une température uniforme ; celle provenant d'une source à une certaine profondeur du sol est préférable.

(3.) Exemption de matières sales et de sédiments qui suffoquent les œufs ; c'est pourquoi l'eau doit passer par un réservoir pour laisser les sédiments tomber au fond avant de couler sur les auges à incubation.

(4.) La quantité d'eau désirable est d'environ 100 gallons par heure pour 10,000 œufs. Plus il y a d'eau le mieux c'est, car les œufs aspirent l'eau et ont besoin de l'oxygène que contient l'eau fraîche.

(5.) Protection contre les débordements au moyen d'un récipient de surabondance placé au-desses du tuyau d'alimentation. Quoique l'eau de source, par sa température uniforme, sa pureté et d'autres qualités, soit toujours préférable, cependant lorsque l'incubation est arrivée à la phase de l'embryon, l'eau provenant d'un ruisseau ou d'une rivière fera tout aussi bien.

Les œufs éclosent au bout de 50 à 150 jours, selon la température, la quantité et la rapidité, ainsi que la nature de l'eau. L'eau provenant de strates de pierre calcaire est généralement regardée comme la meilleure, et plus grande est la quantité d'eau plus longtemps l'incubation peut être prolongée. Sans doute la température est un facteur des plus importants, et un changement d'un degré Fahr. de hausse ou de baisse raccourcit ou prolonge de quatre ou cinq jours le procédé de l'incubation. Les œufs de truite, qui éclosent au bout de 50 jours lorsque la température de l'eau est maintenue à 50° Fahr., pendront 100 jours si la température reste à 40°. Les auges à incubation sont placées dans des boîtes de bois ouvertes au-dessus, et on doit ménager un flux d'eau à travers les boîtes de façon à ce que les œufs restent couverts de deux pouces d'eau au moins. Il faut exclure la lumière directe afin de décourager les excroissances mollasses. Chaque jour on doit enlever les œufs morts. Lorsque les œufs meurent, ils perdent leur transparence délicate et deviennent d'un blanc de mort, et si on ne les enlève pas, un champignon emplumé les couvre rapidement et se communique aux œufs restés sains. Il est donc nécessaire de les enlever promptement. S'il faut déplacer les œufs dans l'auge, que cela soit fait délicatement au moyen d'un crayon ou pinceau à poil de chameau. Ils peuvent être balayés doucement dans une cuillère si on désire en enlever quelques-uns de l'auge. Une auge peut être vidée en la levant hors de l'eau et en la renversant adroitement dans un plat. On ne doit jamais toucher de la main les œufs, et on enlève mieux les œufs morts avec des pinces de bois.

Les boîtes à incubation et à élevage ont besoin d'être noircies à l'intérieur. La carbonisation est de beaucoup préférable au vernis noir. La peinture noire doit être évitée. On applique fortement des fers chauds de 20 ou 28 livres sur la surface qu'il s'agit de carboniser. Toutes les boîtes, auges, etc., après carbonisation, vernissage, etc., doivent être bien trempées dans l'eau avant de commencer les opérations d'incubation.

Quand les alevins commencent à éclore, ils arrivent en si grand nombre qu'il font des réservoirs spéciaux pour les y transférer. Quelques-uns des alevins ne peuvent se libérer seuls de la coquille ou capsule de l'œuf et ont besoin d'aide, ce qui se fait au moyen d'un pinceau à poil de chameau. Le petit poisson n'a pas plus de deux heures d'existence qu'il possède assez d'intelligence pour fuir vivement le danger. Il faut une certaine agilité pour le capturer avec une cuillère. Un épervier en gaze fine ou en zinc perforé fera l'affaire.

Les conditions suivantes doivent être observées dans l'élevage des alevins :

(1.) Il ne faut pas qu'ils soient exposés à beaucoup de lumière.

(2.) Ils n'ont pas besoin de nourriture avant que le sac de jaune attaché à chaque alevin soit entièrement absorbé.

(3.) Les empêcher de se réunir en masse, car leur corps étant comme une gelée, ce groupement occasionnerait suffocation et mort.

(4.) Couvrir la sortie avec une gaze fine afin d'empêcher la queue et le sac de jaune de quelques-uns des alevins de passer à travers, et quelquefois les repousser doucement de l'endroit de la sortie.

Avant la disparition du jaune, l'alevin de truite pignoche des miettes de pâture, mais il peut être nourri avec du frai dur de poissons plats, de maquereau ou d'autres poisson avec de petits œufs qui sont aisément répandus parmi les alevins affamés. Le foie et les moules de rocher hachés menus font une bonne pâture; mais il faut leur en donner très peu à la fois, car les fragments qui tombent au fond du réservoir souillent l'eau. Les opinions diffèrent sur les avantages de déposer les alevins dans les grands cours d'eau, ou de les garder jusqu'à l'âge d'un an.

Une petite partie seulement des alevins peuvent être élevés artificiellement dans les conditions les plus favorables, et leur croissance est toujours arrêtée, comparés à ceux qui sont dans leurs habitacles naturels. La distribution des alevins peu de temps après leur éclosion et avant que le sac de jaune ait entièrement disparu possède plusieurs avantages. Dans une expérience bien connue on a constaté que les alevins qui avaient été distribués de bonne heure avaient atteint en neuf jours quatre fois la taille de ceux de la même couvée qui avaient été retenus dans les auges d'élevage. Il n'y a pas de doute, non plus, que les alevins d'un an élevés artificiellement, apprennent à compter sur une protection et une subsistance artificielles, et ne sont pas faits pour affronter les périls des eaux naturelles lorsqu'ils y sont déposés. Cependant, quoique pas plus d'un alevin d'un an sur dix puisse être élevé, c'est encore un gain considérable sur l'élevage naturel, qui est certainement accompagné de la destruction de 999 sur 1,000 alevins éclos sur les frayères naturelles.

Un alevin de saumon pesant moins de deux grains, il en faut donc près de 250 pour former une once; cependant, en seize mois il acquiert un poids de 2 onces, et vingt mois plus tard, devenu saumonelle, il se rend à la mer et ne tarde pas à devenir saumoneau de 7 ou 8 livres, c'est-à-dire qu'en trois ou quatre mois il a augmenté de 68 fois son poids, et il peut continuer ainsi jusqu'à ce qu'il atteigne un poids de 30 livres—soit un accroissement de 115,000 fois son poids primitif. Par des expériences faites il y a plus de trente ans, feu le duc d'Atholl a clairement établi la proportion de la croissance en fixant un fil de cuivre autour de la queue de trois saumons. Ils descendaient à la mer et pesaient 10, 11½ et 12½ livres. Six mois plus tard ils étaient repris en revenant de l'océan à la rivière, et ils accusaient en poids une étonnante augmentation de 17, 18 et 19 livres.

Les étangs à truite destinées à l'élevage et à l'engraissement devraient être :—

(1.) Pourvus d'une bordure en bois carbonisé qui vaut bien mieux que des rives de terre baignées par l'eau.

(2.) Inclinés au nord et abrités du côté de l'est.

(3.) Pas plus profonds que de 5 à 8 pieds, ni moins que de 3 pieds aux extrémités. La sortie doit toujours être peu profonde. Mais la truite croîtra d'une manière luxuriante dans 18 à 20 pieds d'eau, bien qu'elle devienne capable de se soustraire à tout contrôle—ce qui est au détriment de la pisciculture.

(4.) Abrités de façon à ce que le poisson ait de l'eau fraîche en été. Des arbres ou des clôtures en bois faisant saillie préviennent une température élevée, qui est nuisible.

(5.) A l'abri des ennemis terrestres et aquatiques, tels que les anguilles, les rats, les dytiques, les insectes et quelques oiseaux. Plusieurs animaux et oiseaux qui ne dévorent jamais de poissons sont cruellement mis à mort sur simple soupçon. C'est ainsi qu'en Angleterre le merle d'eau a été massacré sans pitié, bien qu'un examen de centaines de victimes ait établi qu'il ne se nourrit que d'insectes et de pucerons qui détruisent les œufs de poisson et le fretin. Un pisciculteur a confessé publiquement que pendant des années il avait tué ses meilleurs amis, car il n'avait pu trouver traces d'œufs ni de poisson dans les aliments digérés de ces oiseaux. Il est probable que les rats musqués et autres rongeurs vivent uniquement de feuilles,

de racines et autres matières végétales. Il faut, cependant, empêcher les vrais ennemis du poisson de faire des incursions dans les étangs.

Un mot d'avertissement trouve ici sa place, à cause de l'opinion généralement répandue que la carpe allemande et d'autres poissons communs méritent l'attention des pisciculteurs. Dans des eaux pures et fécondes, comme celles du Canada, qui abondent en truite, saumon et autres poissons de haute valeur, ces espèces inférieures seraient positivement un fléau si on les introduisait. Elles croissent vite et résistent aux conditions les plus défavorables, et leur propagation dans les eaux canadiennes serait presque un crime, car elle amènerait la destruction de la pâture dont vivent nos espèces indigènes plus relevées et, partant, les chasserait de nos rivières et de nos lacs.

Même parmi les salmonides il y a des variétés qui devraient être regardées avec défaveur, spécialement celles qui viennent du côté européen. La truite allemande et la truite autrichienne, portant des germes de maladie, ne devraient pas être introduites inconsidérément. Et à ce propos les paroles de l'un des pisciculteurs les plus expérimentés et les plus heureux des temps modernes, sir James Gibson-Maitland, d'Howieton, Ecosse, doivent être citées à titre d'avertissement final. Parlant des conditions variables des eaux américaines, et du décroissement possible des poissons, spécialement du saumon et de la truite saumonée (*S. fontinalis, Mitch.*), sir James Maitland dit :—" Une nation qui comprend l'importance de la pisciculture ne tardera pas à remplir ses cours d'eau d'une truite habituée depuis des siècles à l'intervention de l'homme, non pas de la truite importée des cours d'eau forestiers de la Norvège ou des lacs montagneux de la Suisse, mais de la bonne et honnête truite britannique qui, il y a des centaines d'années, a fait la connaissance des barrages de moulins et des cours d'eau ensoleillés. Les pays civilisés doivent élever leur truite, ou ils n'auront pas de truite." *

* History of Howieton, Stirling, Scotland, 1887.

II.—PARTICULARITÉS DANS LA PRODUCTION DES HUITRES.

PAR LE PROFESSEUR EDWARD E. PRINCE, COMMISSAIRE DES PÊCHERIES DU CANADA.

Lorsque l'on considère la valeur et l'importance de nos huîtrières et les efforts plus nombreux qui ont été dirigés vers l'ostréiculture dans ces dernières années, on est surpris en voyant le peu de connaissances répandues parmi le peuple sur les principaux caractères de la propagation des huîtres.

On trouverait parfaitement stupide le jardinier qui s'aventurerait à cultiver des plantes dont il ne connaîtrait pas du tout les fleurs, les graines et les habitudes de croissance, et l'homme qui tenterait d'élever des moutons ou des bêtes à cornes sans avoir une certaine connaissance de leur caractéristique serait avec raison ridiculisé. La culture de choses vivantes, animales ou végétales, terrestres ou aquatiques, ne peut réussir sans la connaissance des grands principes de leur vie, de leur croissance et de leur propagation. Dans le cas de l'ostréiculture cette connaissance est plus nécessaire, en raison des contrastes que présentent les différentes espèces d'huîtres et de la disparité de leurs habitudes et de leurs modes de multiplication,

Grâce à des circonstances particulièrement avantageuses, j'ai pu faire des études sur trois espèces différentes d'huîtres, distinguées chacune par des particularités d'élevage qui sont des plus importantes.

La courte esquisse que je me propose de donner des principaux points relevés par mes recherches sera peut-être d'utilité et d'intérêt pour ceux qui font de l'ostréiculture.

Il est évident que si ceux qui se proposent d'établir de nouvelles huîtrières ou de repeupler d'anciens bancs épuisés ne connaissent pas parfaitement les grands traits de l'histoire du mollusque, ils auront à lutter contre des influences et des conditions funestes qu'ils ne pourront pas vaincre.

Un détail de la charpente de l'huître mérite d'être mentionné ici, afin de rendre plus claires quelques-unes des descriptions qui vont suivre. Il est bon de noter que l'huître a, comme une selle, un côté gauche et un côté droit, avec une valve gauche et une valve droite correspondantes. En langage ordinaire, nous parlons de l'écaille qui renferme le corps succulent de l'huître comme se composant de deux moitiés, la moitié supérieure et la moitié inférieure; mais, correctement décrite, la valve concave inférieure est la gauche et la valve plate supérieure est la droite. De fait, l'huître repose sur son côté gauche lorsqu'elle adhère à sa gauche naturelle. Les deux valves sont unies ensemble par un muscle épais, l'adducteur, tandis qu'à la pointe de l'écaille il y a un ligament calleux brun, appelé charnière, qui force les valves à s'ouvrir lorsque le muscle adducteur est coupé ou qu'il se relâche. Ce ligament, comme la défense calleuse de la tortue, indique le dos de l'huître. Cependant, nous ne pouvons pas, en réalité, parler de la tête et de la queue, mais les côtés droit et gauche sont clairement démontrés lorsque l'on fait l'examen anatomique de l'huître.

En étudiant la propagation des huîtres, le premier fait important à noter c'est que chaque huître prend naissance dans un œuf infiniment petit. Cet œuf ressemble à une balle ronde, mais bientôt il prend la forme d'un corps un peu oval. Il mesure environ un cinq centième de pouce en diamètre, de sorte que, dans le cas de notre huître de l'Atlantique (*Ostrea virginiana*, Lister), cinq cents de ces œufs couvriraient un pouce si on les mettait côte à côte. L'huître anglaise (*Ostrea edulis*, L.) produit des œufs beaucoup plus gros; de fait ils ont au moins un deux cent-cinquantième de pouce en diamètre, soit plus de deux fois la grosseur des œufs de l'huître canadienne. Dans la petite huître de la Colombie-Britannique (*Ostrea lurida*, Carpenter), que j'ai eu occasion d'étudier en 1895 sur la côte du Pacifique, j'ai trouvé que les œufs étaient encore d'un tiers de diamètre plus petits que ceux du mollusque anglais.

Chaque œuf, dans les trois espèces d'huîtres, a le caractère d'un minuscule grain, de matière molle vivante, invisible à l'œil nu, et n'ayant aucune coquille ou membrane dure pour le protéger. Ces œufs sont produits par des organes spéciaux

dans l'huître mûre à une période particulière connue sous le nom d'époque de la fraie, que tous les pays civilisés protègent au moyen de lois prohibitives. Ces organes spéciaux forment un réseau fixé dans la partie charnue de l'huître. Le réseau est formé de canaux extrêmement délicats, avec poches ou follicules à intervalles, et c'est dans ces follicules que les œufs prennent naissance. Une fois mûrs, les œufs descendent par les canaux dans un grand conduit sur les côtés droit et gauche du mollusque. Ces conduits s'ouvrent dans la partie antérieure d'une fente ou dépression, dans laquelle s'ouvre aussi le rognon ou organe de Bojanus. La dépression se trouve réellement dans la cavité ou chambre de l'huître, et elle descend généralement tout près du grand muscle adducteur.

Avant que l'œuf puisse devenir huître il lui faut recevoir une granule spéciale de matière animée, de sperme, qui est l'élément mâle. L'œuf doit être regardé comme un produit de femelle. Lorsque les deux sont mêlés la fécondation est faite, et l'œuf produit une huître. Les parcelles de sperme sont excessivement petites, si petites que des myriades de ces particules ont tout simplement l'apparence d'une goute de fluide crémeux. Un expert peut, sans l'aide d'un instrument, distinguer l'œuf du sperme; mais, grossie par un microscope puissant, l'apparence des deux est totalement différente. Feu le professeur Ryder a découvert une expérience chimique très efficace: au moyen d'une mixture de méthyle et de sanfranin (solution alcoolique saturée), il a constaté que les œufs étaient toujours de couleur rouge et les granules de sperme d'un bleu verdâtre.

Les deux éléments (œuf et sperme) sont formés en individus différents dans notre huître de l'Atlantique. En d'autres termes, l'huître mâle est distincte de l'huître femelle. Les études que j'ai faites l'été dernier sur la côte du Pacifique m'ont démontré qu'il en est de même pour l'huître de la Colombie-Britannique. Dans la même catégorie peut être rangée l'huître portugaise (*Ostrea angulata*, Laim.). Un état de chose tout à fait différent existe chez l'huître européenne (*O. edulis*, Linn.), dont l'histoire, jusque dans ces derniers temps, n'était exactement connue que des savants.

Dans les trois espèces qui nous occupent (à l'exclusion de l'espèce européenne), lorsque la femelle est mûre, les œufs descendent par les tubes dans les grands conduits et atteignent finalement la cavité ou chambre de l'écaille. Ils sont si petits et si légers que, lorsque l'huître ouvre son écaille, l'eau les emporte. Ils flottent sur l'eau, et ils sont tellement innombrables que la surface de la mer, sur quelques huîtrières, en est obscurcie. Une huître femelle de l'Atlantique peut évacuer, en une seule saison, de cinquante à cent millions d'œufs. Une fois évacués, ils n'ont pas encore passé par le procédé essentiel de la fécondation que, seul, le contact avec le sperme du mâle peut accomplir. Ils sont donc stériles, et ne peuvent rien produire s'ils ne sont pas vivifiés ou fécondés. De son côté le mâle produit de grandes quantités de spermes qui passent dans la chambre, comme le font les œufs chez la femelle. Ces spermes sont tout simplement emportés sur la mer, de sorte qu'ils viennent en contact avec les œufs flottants, si le temps et les autres conditions sont favorables. Des quantités infinies d'œufs et de spermes ne parviennent pas à opérer ce contact, et naturellement ils périssent. Ni les œufs ni les spermes, s'ils restent séparés, ne survivent très longtemps. Lorsque l'œuf est pénétré par un sperme animé, il change rapidement d'apparence et de forme. Ces changements complexes n'ont pas besoin d'être décrits. Ils s'opèrent pendant que l'œuf, un infiniment petit point flottant tout à fait invisible, est emporté sur la mer. Dans l'espace d'une semaine, plus ou moins, selon la température et la saison, le petit œuf devient un embryon actif, pourvu d'une écaille délicate. Il s'arrête bientôt et s'attache au premier objet favorable qui se présente, préférant l'ombre au soleil, et il y demeure pour le reste de sa vie. Feu le professeur Huxley a fait flotter de jeunes huîtres pendant environ une semaine, et il a constaté qu'au bout de ce temps elles enfonçaient et se fixaient au fond du vaisseau qui les contenait. Ils avaient l'apparence de disques blancs, d'à peu près $\frac{1}{20}$ de pouce de diamètre. Grand nombre d'œufs périssent; d'autres, après fécondation, périssent par l'effet du froid, de la pluie ou du vent; d'autres encore, parce que l'endroit où ils se fixent est défavorable. Le sable, la vase et d'autres influences malfaisantes tuent aussi des myriades de petites huîtres, et de nombreux animaux marins en dévorent quantité d'autres. Le pro-

fesseur Brooks, dans son admirable petit ouvrage sur l'huître, parle de périls qui entourent les jeunes huîtres, et cite Möbius pour démontrer que l'huître européenne nouvellement éclose n'a qu'une seule chance, sur un million cent quarante-cinq mille, de parvenir à maturité. "J'ai fait voir, ajoute-t-il, que les chances de chaque huître américaine sont beaucoup moindres."

Dans mes études de l'année dernière, au cours desquelles j'ai disséqué et examiné au microscope plusieurs centaines de petites huîtres du Pacifique (*O. lurida*), j'ai constaté que le nombre des mâles était beaucoup plus grand que celui des femelles. D'un autre côté, les deux sexes paraissent être en nombre à peu près égal chez l'huître de l'Atlantique. Des observations attentives ont démontré que les spermes produits par un seul mâle suffisent pour féconder les œufs de six femelles ou plus. Il n'est pas nécessaire de donner ici plus de détails, car je me propose de présenter à la Société Royale du Canada une étude technique spéciale sur ce sujet.

Il est possible que la détérioration des huîtrières puisse provenir parfois d'une disproportion accentuée dans le nombre relatif des deux sexes, à tout événement, dans le cas des huîtres de l'Atlantique et du Pacifique.

Cependant, dans des conditions favorables, le nombre de spermes répandus par un seul mâle et la quantité d'œufs produits par chaque femelle sont tels que la perpétuation des huîtrières est assurée, à moins que des circonstances extraordinaires ne viennent y mettre obstacle. Un sperme suffit à féconder un seul œuf.

J'ai parlé du contraste que présente la propagation de l'huître anglaise, ou plutôt de l'huître européenne (*O. edulis*), comparée à cel e des huîtres de notre continent; mais je dois donner de plus amples détails pour faire ressortir davantage les différences importantes. C'est nécessaire, à cause du fait que quelques-uns des meilleurs ouvrages et plusieurs des auteurs les plus éminents ne traitent que de l'huître anglaise, et qu'ils ne peuvent par conséquent servir d'autorité pour les opérations ostréicoles dans nos eaux. Dans l'huître européenne, le même individu contient les deux sexes; mais les œufs ne sont pas produits en même temps que les spermes. Cette huître, en effet, est mâle à une période et femelle à une autre; mais les œufs murissent et sont déchargés dans un court espace de temps, tandis que les spermes peuvent être produits pendant une période plus prolongée. Le Dr Hock a publié l'observation qu'une huître femelle, dont les conduits reproducteurs contenaient encore des œufs, contenait aussi des spermes dans toutes les phases du développement deux semaines plus tard. Tous ceux qui ont fait des recherches à ce sujet s'accordent à dire que rien de tel n'a été découvert dans les huîtres de l'Atlantique. "J'ai soumis un millier d'huîtres à l'observation microscopique, dit le Dr Brooks, et je n'ai point trouvé une seule hermaphrodite." Il ne faut pas oublier cependant que si, dans les espèces européennes, il y a des individus bisexuels, non unisexuels, les œufs et les spermes ne sont pas produits en même temps dans un individu. Cette espèce est physiologiquement unisexuelle, et ne féconde en aucun cas ses propres œufs. Par conséquent les spermes fécondants doivent être tirés d'autres individus. On s'accorde à dire que chaque huître est d'abord un mâle et produit en outre des œufs, et cette opinion est appuyée par le fait qu'on a trouvé de très jeunes huîtres remplies de spermes noirs. Le Dr Horst a trouvé de ces individus sexuellement mûrs, quoiqu'ils eussent à peine un an. Comme des huîtres qui ont rempli le rôle de femelles ont commencé, immédiatement après, à produire des spermes, il est clair que dans quelques cas il y a une permutation régulière des fonctions sexuelles. On ignore combien de fois, en une saison, le même individu peut être alternativement mâle et femelle.

En produisant des œufs les valves de l'écaille sont ouvertes pour les fins de la respiration, et les spermes flottant dans l'eau environnante trouvent leur chemin dans la chambre de l'écaille et passent dans cette partie de la cavité où se trouvent les sillons urogénitaux. Les spermes possèdent des pouvoirs de mouvement actif et entrent dans les conduits, où ils vont en contact avec les œufs mûrs, qu'ils fécondent instantanément. Les œufs sont ainsi fertilisés avant d'arriver à la chambre de l'écaille et longtemps avant d'être émis dans l'eau environnante. Une matière gluante les entoure, de sorte qu'ils adhèrent fortement aux branchies de l'huître mère qui est alors, dit-on, dans un état de maladie blanche. Le naissain blanc consiste en œufs enveloppés dans une sécrétion gommeuse, et subit les premiers change-

ments embryonnaires. A la phase suivante, deux semaines après, lorsque le naissain prend une couleur foncée, il s'appelle naissain noir. Les œufs ont augmenté de volume, ils se sont revêtus d'une teinte foncée, et ils sont presque prêts pour l'émission. De fait le naissain ne consiste plus en œufs, mais il est devenu embryon, muni d'une écaille extrêmement délicate et d'un foie brun foncé, d'où vient la couleur caractéristique de cette phase de la transformation. Les huîtres embryonnaires sont évacuées par la mère en masses obscures qui se dispersent rapidement dans l'eau. Chaque point noir flotte pendant quelques jours dans l'eau, et lorsque le temps est calme il tombe au fond et s'attache à tout objet qui se présente, aux objets noirs de préférence. Avant de se fixer, l'huître flottante peut errer très loin des frayères, et dans mes recherches sur la côte du Pacifique à bord du croiseur *Quadra*, j'ai capturé de petites huîtres embryonnaires à plusieurs milles des huîtrières connues. Les dangers qui environnent la progéniture de nos deux espèces d'huîtres sont donc identiques en réalité.

L'huître européenne ne produit pas plus de un ou deux millions d'œufs qui sont rejetés comme naissan noir, ainsi qu'on vient de le voir. Par conséquent elle n'a pas un centième de la fécondité de l'huître de l'Atlantique, mais la petite huître a l'avantage de la protection maternelle jusqu'à ce qu'elle soit un peu avancée, au lieu d'être jetée à l'eau dans son état le plus fragile. Dans toutes les espèces, cependant, une très petite proportion du naissain ou des embryons arrivent à maturité, et à part les périls qui les entourent lorsqu'ils flottent sur la mer, il y a toujours le danger que les endroits où ils se fixent ou tombent, peuvent présenter des conditions fatales ou pour le moins très défavorables. L'ostréiculture essaie d'éviter ces périls, de surmonter ces désavantages très sérieux ; mais le présent travail n'embrasse pas une étude des conditions qui doivent présider à une ostréiculture heureuse.

Il me reste seulement à ajouter que si les éléments sexuels peuvent se développer chez l'huître à la fin de sa première année, probablement les œufs dans les espèces de l'Atlantique et du Pacifique, bien que jusqu'ici l'on ait observé chez elles que des spermes qui indiquent que ce sont des mâles, la première période de la production du naissain se trouve dans la quatrième ou cinquième année. Les huîtres de plusieurs bancs sont bonnes pour la table au bout de deux ans, et à cet âge les éléments reproducteurs sont formés, mais elles sont infiniment plus fécondes lorsqu'elles ont un ou deux ans de plus. Dans les huîtres âgées de six à dix ans ou plus le foie augmente tellement en volume que les spermes et les œufs diminuent comme s'ils étaient chassés faute de place. Si donc on pouvait établir sur chaque banc important des réserves d'huîtres dans la quatrième année de leur croissance, il n'y aurait pas à craindre de voir nos huîtrières disparaître, à moins qu'il ne surgisse des conditions naturelles qui changent totalement leur caractère primitif.

Le sommaire suivant fait voir les différences les plus importantes entre notre huître canadienne et l'espèce européenne.

Huître canadienne.

(1.) Sexes séparés.

(2.) Œufs non fécondés émis par les femelles.

(3.) Les œufs et les spermes se rencontrent dans l'eau, et la fécondation est accomplie.

(4.) L'embryon flottant est nu et ne porte pas d'écailles pendant un certain temps.

(5.) Nombre énorme d'œufs, probablement de 50 à 150 millions, produits par chaque femelle.

Huître européenne.

(1.) Sexes combinés dans le même individu.

(2.) Œufs jamais émis avant fécondation.

(3.) Œufs fécondés et retenus en dedans de l'écaille de la mère.

(4.) Embryons protégés par une mince écaille, et émis comme " naissain noir".

(5.) Les œufs ne dépassent pas le nombre de un à deux millions, c'est-à-dire un œuf pour chaque cent œufs produits par l'huître canadienne.

NOTE.—Un compte rendu détaillé des opérations ostréicoles conduites pour le département par M. Ernest Kenny, l'année dernière, forme l'annexe n° 10 du présent rapport.

III.—L'INDUSTRIE DE LA PÊCHE DE LA SARDINE AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

PAR LE PROFESSEUR PRINCE, COMMISSAIRE DES PÊCHERIES.

La baie Passamaquoddy, Nouveau-Brunswick, et les eaux qui entourent les îles West, dans la baie de Fundy, ont pendant longtemps donné un abondant rendement de hareng. Ce poisson a été utilisé de différentes manières par le commerce: autrefois il était fumé et salé et paqué en barils; mais dans le cours des vingt dernières années, avec le déclin de l'industrie de la salaison du poisson dans la province, il a surgi une pêche à la sardine qui a pris une importance et une valeur considérables.

A propos de cette industrie, il est bon de dire tout de suite que la présence de la vraie sardine dans les mers canadiennes n'a pas été scientifiquement établie. La sardine est un poisson qui, adulte, est d'une taille insignifiante; mais le poisson qui porte ce nom au Canada est, en réalité, le petit du hareng et des clupés alliés. L'opinion exprimée, il y a un an ou deux, dans un journal de Québec (*L'Evénement* du 5 juin 1893) par une autorité reconnue, au sujet des sardines mises en boîtes sur les rives du Saint-Laurent (Kamouraska), représente fidèlement le fait quant à nos sardines en général. "J'ai eu raison de dire qu'il n'y avait pas de sardine dans le Saint-Laurent et que ce que M. Letellier met en boîtes à Saint-André de Kamouraska n'est que du petit hareng." La faible et précoce condition de ce poisson est loin de lui ôter ses qualités comestibles. Ces qualités n'augmentent pas toujours, du reste, quand il a atteint son plein développement, et l'adulte de ces clupés, tel que le gasparot, est d'une excellence inférieure, tandis que son congénère qui n'est pas encore parvenu à maturité est délicat et agréable au goût.

Le petit poisson, dont la capture constitue au Nouveau-Brunswick la pêche de la sardine, est préparé et paqué soit dans des boîtes rectangulaires peu profondes ou dans des boîtes ovales, à la manière des *sardines à l'huile* qui ont constitué pendant longtemps une industrie de grande valeur en France. Les sardineries ont été principalement et sont encore maintenant uniquement exploitées sur la côte du Maine. Les trois qui existent dans le comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick—celles de M. Lewis Holmes, à Beaver-Harbour, de M. Theodore Holmes, à Saint-Andrews et de M. Wetmore, à Deer-Island—ne démentent pas l'opinion générale que le paquage de ces établissements n'est pas considérable en comparaison de celui des sardineries de Eastport et d'ailleurs.

La sardinerie que compte la province de Québec et dont il a été déjà parlé, peut être exclue de notre étude, bien que par la haute excellence et la grande réputation de ses produits elle occupe un rang notable dans les industries piscicoles des provinces maritimes.

A Easport, Maine, E.-U., et dans les environs il y a, ou il y avait jusqu'à tout récemment, pas moins de trente-cinq sardineries, c'est-à-dire presque autant qu'en emploie la célèbre industrie française. En 1892 elles ont paqué 300,000 caisses, et ce paquage était pourtant considérablement inférieur à celui de l'année précédente. D'année en année le nombre de ces établissements varie, car il en surgit de nouveaux et des anciens ferment leurs portes.

Lorsque le paquage des sardines commença, il y a une trentaine d'années, les fabriques établies dans le territoire canadien en produisirent des quantités considérables. Un droit prohibitif imposé par les Etats-Unis modifia notablement l'industrie au point de vue canadien. Nos eaux continuèrent, il est vrai, à fournir le poisson; mais le marché de l'article fabriqué était principalement aux Etats-Unis, et, par une commode interprétation des règlements de douanes qui, en pratique, auraient dû nous conserver le poisson fraîchement pris, ce poisson fut admis chez nos voisins. Le procureur général des Etats-Unis décida que les bateaux canadiens de moins de cinq tonneaux ne devaient pas être réputés navires dans le sens des règlements, et le poisson canadien, dont les sardineries du Maine avaient besoin, fut ainsi admis comme

produit des pêcheries américaines. Les fabriques des Etats-Unis n'auraient pu continuer leurs opérations une seule journée sans les grandes quantités de poisson qu'elles obtenaient de nos eaux, et en ce qui concerne nos pêcheurs, l'industrie sardinière se borne à la capture du poisson frais et à sa vente aux fabriques du Maine. Quatre-vingt-quinze pour cent, au moins, de ce qu'on appelle la sardine des Etats-Unis, sont pris par nos pêcheurs sur les côtes canadiennes, et ils sont, pour la plus grande partie, paqués à Eastport, Lubeck et autres petites villes de l'Etat du Maine.

Ces petits poissons ont une si grande importance qu'une bonne partie de la population de la côte du Maine et les pêcheurs canadiens qui pratiquent leur métier parmi les îles de la baie de Fundy et dans les eaux voisines vivent surtout de l'industrie sardinière. Si ce poisson venait à manquer, ce serait un désastre pour les travailleurs employés à le nettoyer, saler et paquer, aussi que pour ceux qui ont des capitaux dans les sardineries ; ce serait aussi un grand malheur pour les pêcheurs canadiens, auxquels la capture de la sardine fournit un emploi lucratif. Que le petit poisson connu sous le nom de sardine dans ces eaux fût abondant sur les côtes du comté de Charlotte, N.-B., nos pêcheurs le savaient depuis longtemps; mais sa valeur n'était pas appréciée, et le seul usage qu'on en faisait était sa conversion en engrais pour fertiliser la terre.

Les sardines sont capturées dans des nasses qui sont en réalité des enclos ou trappes murées construites en osier entrelacé, avec des appuis ou poteaux de bois enfoncés dans le sable à des distances de 6 ou 7 pieds les uns des autres, dans une eau comparativement peu profonde. Pour leur donner plus de force on y ajoute des poteaux plus petits et des moises horizontales. La forme des nasses varie selon leur position et le caractère particulier du rivage. Elles consistent essentiellement en un mur ou guide, quelquefois deux guides ou plus, se terminant, du côté de la mer, en une poche ou trappe. Cette poche ou trappe peut être circulaire, en forme de cœur ou triangulaire.

Le poisson, en longeant le rivage, est conduit par les guides à travers d'étroites ouvertures dans le cœur, d'où son retour est empêché par des cloisons qui font saillie. Une fois arrivé au cœur terminal, le poisson ne fait pas beaucoup d'efforts pour s'échapper, et il peut être tenu enfermé, sans souffrir, pendant plusieurs jours si la marée ne recule pas trop loin. Les nasses en osier comme celle qui vient d'être décrite peuvent durer six ou sept ans; mais pour éviter le risque de les faire avarier en hiver, par les tempêtes ou les glaçons en dérive, plusieurs pêcheurs prennent la précaution d'amener à terre une partie de l'osier employé dans la trappe. Le meilleur endroit où il convient de placer la nasse est à l'extrémité d'une langue de terre, spécialement entre des îles ou des récifs de rochers, où les courants sont unis et rapides.

Lorsque la marée monte, le mouvement de l'eau entraîne souvent le banc de poisson directement dans la trappe, ou lorsqu'il fait face à la marée, on dit qu'il refoule. En règle générale, c'est le soir et par les beaux clairs de lune que le poisson entre dans la trappe; le jour il semble avoir peur de la nasse et se garde autant que possible d'y entrer. Chose remarquable, le poisson, lorsqu'il est en trappe, ne cherche pas à s'évader, bien qu'il y ait des espaces considérables entre les tresses d'osier, surtout lorsque la nasse est de confection récente. Ces ouvertures se remplissent en grande partie d'herbes et de débris, de telle sorte que, dans le cours de la saison, les murs de la nasse augmentent en épaisseur et en densité; cependant, elles restent encore assez libres pour que l'eau, avec le flux et le reflux de la marée, entre librement dans la nasse et en sorte. De plus, les poteaux et l'osier se couvrent d'une couche épaisse de moules, de zoophytes, etc. Sauf pour être réparée de temps en temps, la nasse reste à l'eau, où elle remplit le rôle d'un engin de pêche automatique, et exige peu d'attention. En plusieurs cas les habitations des pêcheurs sont à une courte distance de là; mais en d'autres les pêcheurs ont à parcourir deux ou trois milles à la rame pour venir chercher leur capture. Le poisson arrive avec le flux de la marée, rarement au commencement du reflux, et se rend dans les eaux peu profondes, attiré par la pâture. Un messager, ordinairement un petit garçon, est envoyé à la nasse dès que l'eau commence à baisser, durant le jour ou avant la tombée de la nuit, et si, à son retour, il annonce que le poisson est "dans le cœur",

les hommes, deux ou trois, ou davantage si la nasse est très grande, s'en vont chercher la capture. Souvent, lorsque les hommes croient que les marées sont loin, ils ne se donnent pas la peine d'inspecter la nasse, car ils ne s'attendent pas à trouver du poisson. La capture varie considérablement. Quelques nasses favorablement fixées dans d'étroits chenaux qui forment des passes très recherchées par le poisson, opèrent, à une seule marée, une capture valant $700 ou $800; on dit qu'à Grand-Manan une capture a rapporté 400 boucauts, c'est-à-dire 2,000 barils de sardines. D'heureux fermiers de nasses ont réalisé jusqu'à $10,000 et $20,000 par année, rapport d'une seule nasse; mais, tout naturellement, ce rapport est exceptionnel. Les tempêtes et les vents, l'état de la lune et d'autres circonstances, influent sur les mouvements du poisson, et, par suite, sur la valeur des captures. Juin est généralement un mois modéré, mais souvent il y a amélioration jusqu'à septembre. Octobre et novembre sont variables, mais souvent bons, tandis qu'en décembre les captures sont considérables; mais dans les premiers mois de l'année la pêche ne vaut pas la peine d'être faite: si variables sont la quantité du poisson et l'époque de son arrivée que, pendant plusieurs semaines et plusieurs mois, ceux qui tendraient des nasses n'y trouveraient pas leur compte. Dans les espaces de temps où les nasses sont négligées, elles doivent sans doute continuer à prendre du poisson de diverses espèces, et ces poissons se trouvent perdus. Ce gaspillage a suggéré l'idée de pratiquer dans la nasse une porte, une issue quelconque, par laquelle le poisson pourrait s'échapper à ces époques. Ce serait chose désirable pour plusieurs raisons, car durant la saison de pêche il se prend des bancs de petits poissons pour lesquels il n'y a point de marché, et ces poissons devraient avoir un moyen de s'évader.

La facilité avec laquelle les nasses sont manœuvrées tend à favoriser l'indolence et le défaut d'entreprise chez les pêcheurs qui, au contraire de leurs confrères du large, ne sont pas exposés aux misères, au danger et à un travail ardu. Ils n'ont pas à chercher les bancs: ils attendent tout simplement que le poisson vienne se prendre lui-même.

Dans la nasse le poisson va et vient d'une extrémité à l'autre de l'enclos; mais on ne veut pas, en général, qu'il fasse des tentatives pour s'échapper par l'ouverture du côté de terre, qui lui a donné accès à sa prison. Les interstices entre les treillis lui donneraient apparemment un moyen de s'échapper, du moins aux plus petits poissons; on les voit se tenant à quelque distance des murs de l'enclos; la multitude des poissons, gros et petits, vont et viennent en corps ou font sans cesse le tour de l'enclos. L'alevin du hareng et celui de la merluche argentée se trouvent souvent parmi le gros poisson, et ces diminutifs échantillons, qui ont à peine 2½ ou 3 pouces de long, restent avec les autres, on ne les voit pas profiter des espaces et des ouvertures qui existent dans les murs. Il est évident que, seule, une porte spacieuse, qui pourrait être ouverte à volonté, sauverait ce fretin de la destruction. Quelquefois la rapide sortie de l'eau, lorsque la marée baisse, emporte ces petits échantillons à travers les insterstices; mais on les voit se retourner violemment vers le centre de l'enclos et rejoindre le grand banc.

Lorsque les pêcheurs arrivent à la nasse, ils attendent que l'eau baisse suffisamment; puis, dans leurs chaloupes, ils commencent à seiner la capture. Ces chaloupes —il y en a généralement deux—sont pesantes et ressemblent à un bac; elles mesurent de 15 à 20 pieds de long, et coûtent de $70 à $200.

La seine est attachée par une extrémité à un poteau, généralement dans la partie la plus profonde de l'enclos, et l'autre extrémité est amenée avec précaution, jusqu'à ce que les deux se joignent. De cette façon le poisson est graduellement renfermé, à mesure que le rets est ramassé. Le poisson, alarmé, se précipite çà et là en voyant l'espace se retrécir autour de lui, et, s'il y a risque qu'il puisse s'échapper, une des chaloupes est là pour lui intercepter le passage; dans le même temps les hommes, frappant de leurs pieds le fond de la chaloupe, et battant l'eau avec leurs rames, forcent par ces bruits le poisson à rentrer dans la poche, jusqu'à ce que, finalement, il se masse dans le renflement de la seine, d'où il est enlevé au moyen de grandes épuisettes. Les sardineries envoient des chaloupes aux endroits où il y a des nasses, pour s'y procurer la sardine. La sardine fraîche se vend au boucaut, égal à 15 boisseaux, et le patron de la chaloupe de la fabrique fit des marchés pour l'acheter; lorsqu'il y a

plusieurs acheteurs, la vente se fait à l'enchère. Jusqu'en 1885 le prix était généralement de $5 le boucaut; mais aujourd'hui il varie extrêmement et monte jusqu'à $30, $50 et même $100 lorsque la sardine est rare. Six dollars par boucaut ne sont pas jugés un prix bien rémunératif, et lorsque, comme dans des cas assez rares, il tombe à $2.50 ou $3.00, les pêcheurs préfèrent employer leurs captures à d'autres fins et ils la vendent pour être fumée. La préparation du hareng fumé constituait autrefois une industrie canadienne importante; mais elle a tellement baissé qu'on la regarde aujourd'hui en décadence. Le hareng destiné à être fumé est en grande partie expédié à East-Port, où il est fumé dans des sardineries américaines, suivant des arrangements conclus avec des pêcheurs canadiens, afin d'échapper au droit de 3½ centins par boîte dont est frappé le poisson préparé exporté aux Etats-Unis. Plusieurs hangars à fumer qu'il y avait au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse ont été démolis et transportés dans le Maine, mais les pêcheurs reçoivent des prix plus élevés pour le hareng propre à être fumé. Le petit hareng qui n'a pas la taille voulue est refusé par les sardiniers.

Les sardineries sont situées sur le bord de l'eau, afin d'être plus à la portée des bateaux qui ont chercher le poisson. Il est important que la sardine soit paquée sans retard; sans cela, elle sera molle, de vilaine couleur et de qualité inférieure. Les fabriques sont ordinairement des bâtisses en bois à deux étages, ayant quai ou débarcadère. Dans le procédé de la préparation le poisson est soumis à une demi-douzaine d'opérations avant d'être prêt pour le marché. Ces opérations sont en grande partie faites par des jeunes filles et garçons qui, pendant la courte saison de fabrication, reçoivent des gages très élevés : on dit, en effet, que dans le Maine plusieurs de ces jeunes employés amassent assez, en trois mois, pour les faire vivre pendant les neuf autres mois de l'année.

En peu de mots, voici l'ordre des opérations :—

(1.) La tête et les viscères sont coupés et jetés, mais la queue n'est pas enlevée. Cette opération correspond à celle du vidage dans la préparation du hareng adulte.

(2.) Ensuite le poisson est trempé dans la saumure pendant un espace de 15 à 45 minutes.

(3.) Sur des ustensiles, ordinairement chauffés par des poêles ou des tuyaux à vapeur, le poisson subit le séchage. S'il n'est pas débarrassé de l'humidité par un bon séchage le poisson, une fois en boîte, se gâte.

(4.) Il est ensuite cuit dans de l'huile—on emploie à cet effet l'huile de graine de coton ou celle de pistache de terre. Je dois faire remarquer, à ce propos, que la supériorité de la sardine française, à part la nature du poisson lui-même, est due en grande partie à l'emploi de l'huile d'olive, quelquefois plus ou moins falsifiée. Mais dans la sardine du Maine il n'entre qu'une huile inférieure. Afin de faciliter la production de sardines supérieures, le gouvernement canadien a permis, par arrêté du conseil (16 mai 1893), l'importation en franchise de l'huile d'olive destinée aux conserves de sardine—privilège qui a été très avantageux à l'Union sardinière du Saint-Laurent et qui a placé sur le marché des conserves de sardines de la plus excellente qualité.

(5.) Vient ensuite l'opération du paquage. Le poisson est trié et paqué dans des boîtes oblongues—huit ou dix sardines par boîte. Si ce nombre ne remplit pas la boîte, la sardine est considérée trop petite, et en général ce poisson est refusé par les sardiniers.

(6.) Enfin, l'opération du scellement. Après avoir été scellées, les boîtes sont placées dans un bain d'eau bouillante pendant deux heures. Si le scellement a été bien fait et si les boîtes sont parfaitement imperméables à l'air, elles laissent voir une concavité en-dessus et en-dessous. Lorsque cette concavité ou renfoncement ne se produit pas, il est évident que l'air a pénétré à l'intérieur par une fissure, et la boîte est tout de suite renvoyée au scelleur. Dans les grandes boîtes, celles de ½ livre et ¾ de livre, une légère piqûre est pratiquée à leur sortie du bain. Un jet d'air chaud s'échappe par ce petit trou, qui est ensuite soudé.

Autrefois une très petite sardine était acceptée par les sardiniers ; mais ce poisson diminutif,—12 ou plus à la boîte de ¼ de liv.,—à cause de son immaturité, devenait mou et s'émiettait lorsqu'on ouvrait la boîte. Les boîtes qui présentaient cette mauvaise

apparence ont provoqué des plaintes, et elles n'ont plus trouvé de marché. Le poisson inférieur désigné sous le nom de *snippers* est maintenant rejeté par les principaux sardiniers, et ceux qui font la pêche à la nasse ne sont plus encouragés à le capturer.

Relativement à la qualité du poisson propre à la fabrication des sardines, il ne saurait y avoir de doute que la sardine prise sur nos côtes canadiennes pourrait difficilement être excellée; mais on ne saurait prétendre que le produit qui sort des sardineries du Maine s'est créé une très haute réputation sur les marchés. Quantités de sardines ont été paquées dans une huile de qualité si inférieure et d'une façon si misérable, qu'elles ont été déclarées à peine propres à la consommation. Un écrivain observait dernièrement que "l'adoption de ce mode a eu l'effet le plus préjudiciable sur le bien-être de l'industrie. Elle a eu pour résultat d'inonder le marché de ce qui a été pendant longtemps des sardines invendables. Quelques-unes étaient paquées dans une huile de qualité inférieure, d'autres dans une très petite proportion d'huile de qualité passable, et d'autres sans huile d'aucune sorte. Sans doute il y avait nombre de bons produits, mais le principal objet d'une majorité des sardiniers paraissait être de réduire au minimum le prix de la production, sans s'occuper de la qualité, ce qui a eu pour conséquence de mettre les sardines américaines en discrédit dans toutes les parties du pays et à l'étranger, partout où elles avaient naguère trouvé un marché. En même temps la concurrence et la médiocre qualité d'une grande partie du produit offert ont amené dans les prix du marché une baisse d'au moins 50 pour 100 dans quelques cas." (*Fishing Gazette*, 28 septembre 1895.)

En 1894 la législature du Maine avait adopté une loi dans le but de remédier à un état de choses aussi grave. Entre autres règlements, il y en avait un qui obligeait chaque sardinier, sous peine d'une amende considérable, à employer au moins un gallon d'huile pour une quantité minima de sardines. On dit que ces mesures coercitives ont eu un bon effet, bien que plusieurs sardineries aient sans doute éludé les règlements et que leurs infractions aient échappé à l'inspecteur chargé de faire observer la loi.

Le petit poisson arrivant sur nos côtes le printemps, il prête plus ou moins aux abus qu'entraîne sa capture; le *snipper* se montre, il est vrai, durant tous les mois de l'été et de l'automne, mais il est alors en minorité. Les sardines ne devraient pas avoir moins de 6 ou 8 pouces. Ce sont elles qui font l'objet de la principale demande, et les poissons d'une taille plus petite, les *snippers*, sont une véritable drogue sur le marché. Lorsque les sardines ont plus que les dimensions dont je viens de parler, elles sont ou paquées ou mises en boîtes avec des tomates, des épices ou de la moutarde. D'autres poissons ont été essayés, aussi bien que le petit hareng, mais sans succès. On a constaté que l'éperlan était dur et sec lorsqu'on l'a soumis aux opérations qu'exige la préparation des sardines. Il ne faut pas oublier, toutefois, qu'une industrie naissante et qui se développe—les conserves d'éperlan—est aujourd'hui exploitée un peu plus au nord; elle permet d'utiliser le petit poisson quand il est pris avec les rets à poche ordinaires, qui n'est pas propre à être vendu frais ou gelé.

Quel est le poisson pêché dans les eaux du Nouveau-Brunswick et mis en conserves de sardines?

Je ne sache pas qu'il ait été fait une étude minutieuse des plus petits clupés de ces eaux, et il est possible que les prétendues sardines prises dans les nasses à une période de l'année ne soient pas de la même espèce que celles qui sont prises à une autre période. Différentes espèces de la famille hareng se ressemblent beaucoup, et dans plusieurs cas un œil exercé peut seul les distinguer. On n'a jamais constaté que le sprat (*Clupea sprattus*) existe dans les eaux du Canada, bien qu'il abonde dans celles de l'Europe. C'est un poisson excellent et nutritif, quoiqu'il ne dépasse jamais 6½ pouces de long, et qu'il varie généralement de 4 à 5 pouces. On le trouve en bancs immenses dans les eaux britanniques pendant l'hiver; en Ecosse il est connu sous le nom de *garvie*, et il se vend frais. Si ces petites espèces de la famille hareng se trouvent dans nos eaux, elle doivent se prendre dans les nasses durant quelque partie de l'année. Et puis, le pilchard (*Clupea pilchardus*),—qui est la vraie sardine—un peu plus gros que le sprat, c'est-à-dire neuf pouces

de long en moyenne, n'a pas été observé au large de nos côtes. La sardine de la Méditerranée est plus petite que celle qui fréquente la côte occidentale de France, et est souvent appelée *Clupea* ou *Alosa sardina*; mais il y a tout lieu de la regarder comme une espèce inséparable du pilchard de la côte de Cornwall. Nul doute, aussi, que les petits du gasparot et de l'alose, pour ne pas nommer d'autres membres de la famille hareng, fréquentent ces eaux après avoir descendu des frayères. On ne connaît pas d'observations dont ils aient été l'objet. Ces conjectures ont seulement pour but de démontrer l'improbabilité qu'une seule espèce de clupés est prise dans les nasses, et une étude détaillée d'une nombreuse serie de petits poissons révélerait passablement dans ces eaux l'existence d'une espèce inconnue, et certainement de jeunes formes de poissons bien connus. Cette hyphothèse est rendue plus probable par le fait qu'en visitant une nasse, au mois de juin dernier, j'y ai trouvé de très petits échantillons de merluche argentée. Ces petits poissons ayant une apparence d'argent brillant étaient appelés petits harengs par les pêcheurs, comme le sont, du reste, tous les petits poissons argentés capturés dans les nasses. L'anchois qui habite la côte du Pacifique (Colombie-Britannique) peut se trouver au large du Nouveau-Brunswick; de fait, on peut difficilement douter que le petit poisson capturé sous le nom de sardine appartient à plusieurs espèces du poisson ressemblant au hareng, et non à une seule. Jusqu'ici, il s'est présenté peu d'occasions de voir des échantillons capturés dans les nasses, mais ceux qu'il a été possible d'obtenir étaient simplement du hareng de demi-croissance. Les échantillons examinés le 12 juin avaient été pris dans une nasse sur le côté sud-ouest de l'île aux Perdrix, comté de Saint-Jean, N.-B. La nasse n'en contenait que deux boucauts, et on en a examiné quelques exemples en enlevant les organes reproducteurs de deux sujets pour les soumettre au microscope. Tous deux étaient des femelles, et ils avaient $7\frac{3}{4}$ et $7\frac{7}{8}$ pouces de long. Les ovaires oblongs étaient petits, pas plus de 2 pouces de long, et laissaient voir les carastéristiques replis transverses de l'organe qui se développe. Sous une forte pression les œufs sortirent rapidement par le stroma; ils étaient infiniment petits, le plus gros n'excédait pas $\frac{1}{10}$ de pouce de diamètre. Le noyau de ces plus gros œufs avait un diamètre considérabie et occupait à peu près un tiers du diamètre de l'œuf, tandis que les matières qui l'entouraient contenaient des vésicules huileuses séparées abondamment répandues. D'après la dimension de ces poissons et la condition des ovaires, il est clair qu'ils n'avaient pas plus de deux ans. Les opinions sur le temps que prend le hareng pour parvenir à maturité ont considérablement varié. Quelques-uns ont prétendu que c'est sept ans, d'autres trois ans, tandis que neuf ou dix mois ont été déterminés comme étant la période. L'histoire naturelle du hareng des mers britanniques a été suivie attentivement dans ces dernières années. Il y a deux époques de fraie dans l'année: quelques individus fraient le printemps, d'autres l'automne. Des œufs qui sont déposés au fond de la mer, sur un terrain rocheux, à des profondeurs modérées, il sort des alevins de $\frac{1}{4}$ de pouce de long. Le corps est mince et transparent, tacheté de noir çà et là, tandis qu'un gros sac de jaune d'œuf pend au-dessous. Le hareng, qui tient alors de la larve, se développe rapidement; il a des dents et des nageoires de poitrine à l'âge d'un mois. D'immenses nombres de ce fretin qui ressemble au ver nagent à la surface de la mer et se nourrissent de minuscules crustacés. Trois mois plus tard l'alevin est encore transparent et il a doublé de longueur; à six ou huit mois il mesure deux pouces, et ses côtés brillent d'un lustre de métal, tandis que sa tête est tachetée jaune et noire. Il ne ressemble pas au poisson reproducteur avant d'avoir atteint 3 pouces. Un hareng de 4 ou 5 pouces doit avoir 18 mois, et ceux de 7 à 9 pouces ont probablement un peu plus de deux ans, et ils ne peuvent reproduire qu'à trois ans. Aussi l'industrie sardinière détruit-elle une vaste quantité de harengs qui ne sont pas encore arrivés à maturité et qui, 8 à 10 mois plus tard, auraient été prêts à frayer. Les échantillons examinés au mois de juin n'avaient certainement jamais frayé, et les ovaires ne seraient pas parvenus à maturité avant le printemps suivant, 8 ou 9 mois plus tard.

Il est douteux qu'une pêcherie puisse résister aussi longtemps à la destruction d'une aussi grande quantité de petits poissons. Sans doute la vigueur des œufs et des alevins de hareng aide au maintien de la quantité; mais d'autres espèces qui

habitent la mer succomberaient si leur progéniture qui n'a pas encore frayé était capturée en aussi vastes quantités. Ici comme en Angleterre, tous les efforts tentés pour diminuer le rapport du hareng ont apparemment eu peu d'effet. Quelques autorités ont expliqué la non-apparition du gros hareng d'hiver dans la baie de Fundy, comme par exemple en 1891, par la destruction continue du petit poisson pour l'industrie sardinière. Parfois la sardine est venue en nombre bien moins grand, mais pas tant qu'on ne puisse attribuer cette diminution aux fluctuations ordinaires d'une pêcherie de ce genre. En effet, il est à noter que dans les années 1890–91 ce petit poisson était plus abondant qu'il ne l'avait été depuis 20 ans.

On ne peut donc pas dire que la capture annuelle d'immenses quantités de poissons pas encore parvenus à maturité ait eu de sérieux effets. Il est possible, dit-on, qu'une proportion considérable de ces petits poissons appartiennent à d'autres clupés, quoique se soit contraire au résultat de l'examen dont il a été question dans une page précédente et à l'opinion commune de ceux qui exploitent l'industrie sardinière.

Reste donc à savoir si la destruction sur une grande échelle et dans des proportions qui augmentent toujours, est ou n'est pas de nature à mettre finalement en danger le rapport du gros hareng. Si des bancs entiers d'alevins sont détruits avant d'arriver à l'âge de la fraie, la pêche s'en ressentira avant longtemps. Reste le fait étonnant que dans les eaux canadiennes, comme dans les eaux britanniques, les pêcheries de hareng n'ont pas donné signe d'épuisement, du moins pas de façon à nous alarmer.

ANNEXE N° I.

DÉPENSES ET RECETTES.

Le total des déboursés faits durant le dernier exercice pour les services des pêcheries, sauf gouvernement civil, s'est élevé à $420,165—soit plus de $25,000 de moins que la totalité du crédit affecté à cette fin.

Le total des recettes provenant des loyers, des permis et des amendes, y compris des patentes de *modus vivendi* accordées aux navires des Etats-Unis, et du produit de la vente de la goélette condamnée *H. L. Philips*, s'est élevé à $94,970,—soit un excédent de plus de $15,000 sur les recettes de l'exercice précédent.

DÉPENSES.

Les dépenses se sont subdivisées comme suit :—

Service.	Dépense.	Crédit.
	$ c.	$ c.
Pêcheries	95,518 25	106,900 00
Pisciculture	39,730 93	50,260 57
Service de protection des pêcheries	100,207 29	100,435 00
Primes de pêche	160,089 42	160,000 00
Divers	24,619 86	30,513 80
Total	420,165 75	448,109 37

Sous les titres ci-dessus on en trouvera tous les détails dans le rapport de l'auditeur général.

A part cela, le sommaire suivant indique les salaires et les déboursés des officiers de pêcheries dans les différentes provinces, ainsi que les dépenses occasionnées par l'entretien des piscifactures dans tout le pays :—

Service.	Dépenses.	Crédit.
	$ c.	$ c.
Pêcheries, Ontario	21,938 56	
do Québec	12,459 34	
do Nouveau-Brunswick	21,370 94	
do Nouvelle-Ecosse	23,555 38	
do Ile du Prince-Edouard	3,796 58	
do Manitoba	2,663 55	
do Territoires du Nord-Ouest	3,515 16	
do Colombie-Britannique	6,218 74	
Total	95,518 25	106,900 00

SALAIRES et déboursés des officiers de pêcheries—*Fin.*

Service.			Dépenses.	Crédit.
			$ c.	$ c.
Pisciculture, établissement piscicole d'Ottawa			1,174 10	
do	do	Newcastle	3,648 68	
do	do	Sandwich	3,933 15	
do	do	Tadoussac	2,714 89	
do	do	Gaspé	2,491 40	
do	do	Magog	846 43	
do	do	Ristigouche	2,801 92	
do	do	Bedford	1,378 19	
do	do	Sydney	664 34	
do	do	Miramichi	1,750 86	
do	do	Rivière Saint-Jean	4,146 09	
do	do	Rivière Fraser	2,869 19	
do	do	Bay-View	3,011 71	
do	do	Selkirk	3,849 98	
Compte général			4,438 00	
Total			39,730 93	50,260 57

Ces dépenses, par provinces, se subdivisent comme suit :—

DÉPENSES.

Ontario.	$ c.	$ c.
Salaires des officiers	7,609 16	
Déboursés des officiers	10,198 79	
Divers	2,130 61	
Total		21,938 56
Québec.		
Salaires des officiers	7,392 89	
Déboursés des officiers	4,680 86	
Divers	385 59	
Total		12,459 34
Nouveau-Brunswick.		
Salaires des officiers	14,237 13	
Déboursés des officiers	6,859 38	
Divers	274 43	
Total		21,370 94
Nouvelle-Ecosse.		
Salaires des officiers	15,011 75	
Déboursés des officiers	7,990 84	
Divers	552 79	
Total		23,555 38
Ile du Prince-Edouard.		
Salaires des officiers	3,166 92	
Déboursés des officiers	560 44	
Divers	69 22	
Total		3,796 58

DÉPENSES—*Fin.*

	$ c.	$ c.
Manitoba.		
Salaires des officiers	2,105 15	
Déboursés des officiers	249 70	
Divers	308 70	
Total		2,663 55
Territoires du Nord-Ouest.		
Salaires des officiers	1,948 51	
Déboursés des officiers	1,547 13	
Divers	19 52	
Total		3,515 16
Colombie-Britannique.		
Salaires des officiers	5,378 17	
Déboursés des officiers	301 20	
Divers	539 37	
Total		6,218 74
Grand total		95,518 25

PISCICULTURE.

	$ c.	$ c.
Piscifacture de Newcastle.		
Salaires	1,000 00	
Diverses dépenses	2,648 68	
Total		3,648 68
Piscifacture de Sandwich.		
Salaires	900 00	
Diverses dépenses	4,033 15	
Total		4,933 15
Piscifacture de Tadoussac.		
Salaires	650 00	
Diverses dépenses	2,064 89	
Total		2,714 89
Piscifacture de Gaspé.		
Salaires	570 42	
Diverses dépenses	1,920 98	
Total		2,491 40
Piscifacture de Magog.		
Salaires	600 00	
Diverses dépenses	246 43	
Total		846 43

PISCICULTURE—*Suite.*

	$ c.	$ c.
Piscifacture de Ristigouche.		
Salaires	758 61	
Diverses dépenses	2,043 31	
Total		2,801 92
Piscifacture de Bedford.		
Salaires	450 00	
Diverses dépenses	928 19	
Total		1,378 19
Piscifacture de Sydney.		
Salaires	360 00	
Diverses dépenses	304 34	
Total		664 34
Piscifacture de Miramichi.		
Salaires	500 00	
Diverses dépenses	1,250 86	
Total		1,750 86
Piscifacture de la Rivière Saint-Jean.		
Salaires	616 48	
Diverses dépenses	2,529 61	
Total		3,146 09
Piscifacture de la Rivière Fraser.		
Salaires	500 00	
Diverses dépenses	2,369 19	
Total		2,869 19
Piscifacture d'Ottawa.		
Salaires	700 00	
Diverses dépenses	474 10	
Total		1,174 10
Piscifacture de Bayview.		
Salaires	450 00	
Diverses dépenses	2,561 71	
Total		3,011 71
Piscifacture de Selkirk.		
Diverses dépenses		3,849 98
Compte général.		
Salaires	4,000 00	
Diverses dépenses	450 00	
Total		4,450 00
Total, pisciculture		39,730 93
Total, salaires et déboursés des officiers de pêcheries		95,518 25

PISCICULTURE—*Fin.*

Divers.	$ c.	$ c.
Construction de passes migratoires	1,939 05	
Dépenses judiciaires et incidentes	8,730 31	
Musée piscicole et piscifacture d'Ottawa	578 80	
Dépenses se rattachant à la distribution des primes de pêche	4,994 54	
Examen d'huîtrières	5,363 36	
Commission internationale des pêcheries	2,000 00	
Permis accordés à des navires de pêche des Etats-Unis	338 80	
Geo. Gouley, pour louage de remorqueur dans Ontario	675 00	
Total		24,619 86
Grand total		159,869 04

NAVIRES EMPLOYÉS A LA PROTECTION DES PÊCHERIES—1894-95.

	$ c.	$ c.
Steamer "Acadia".		
Gages des officiers et de l'équipage	9,623 02	
Provisions	2,308 88	
Combustible	1,598 17	
Réparations	1,027 81	
Dépenses diverses	3,598 99	
Total		17,156 94
Steamer "La Canadienne".		
Gages des officiers et de l'équipage	7,628 99	
Provisions	2,509 59	
Combustible	1,140 78	
Réparations	4,068 32	
Dépenses diverses	4,176 18	
Total		19,523 86
Steamer "Stanley".		
Gages des officiers et de l'équipage	3,713 15	
Provisions	1,818 62	
Combustible	2,223 18	
Réparations	181 87	
Dépenses diverses	1,407 47	
Total		9,344 29
Steamer "Curlew".		
Gages des officiers et de l'équipage	5,149 53	
Provisions	1,544 00	
Combustible	1,470 87	
Réparations	595 44	
Dépenses diverses	1,843 64	
Total		10,603 43
Steamer "Petrel".		
Gages des officiers et de l'équipage	6,308 77	
Provisions	1,844 73	
Combustible	1,391 26	
Réparations	236 97	
Dépenses diverses	1,664 79	
Total		11,446 52

NAVIRES EMPLOYÉS A LA PROTECTION DES PÊCHERIES, ETC.—*Fin.*

	$ c.	$ c.
Steamer "Constance".		
Gages des officiers et de l'équipage	6,740 09	
Provisions	2,067 13	
Combustible	4,264 77	
Réparations	701 86	
Dépenses diverses	2,790 19	
Total		16,564 04
Steamer "Bayfield".		
Dépenses diverses		29 37
Goélette "Vigilant".		
Gages des officiers et de l'équipage	4,141 14	
Provisions	1,039 57	
Combustible	39 39	
Réparations	351 00	
Dépenses diverses	786 51	
Total		6,357 61
Steamer "Dolphin".		
Gages	4,072 96	
Provisions	831 26	
Combustible	54 19	
Réparations	1,098 76	
Diverses dépenses	1,869 55	
Total		7,926 72
Compte général		5,912 68
Bureau de renseignements des pêcheries		2,628 93
Total		112,176 49
A déduire—Somme payée pour le steamer *Constance* par le minist. des douanes.		11,969 20
Total		100,207 29

RÉCAPITULATION.

	$ c.
Steamer *Aberdeen*	2,128 71
do *Dolphin*	2,564 78
do *Acadia*	17,156 94
do *La Canadienne*	19,523 86
do *Stanley*	9,344 29
do *Petrel*	11,446 52
do *Constance*	16,552 75
do *Curlew*	10,603 43
do *Bayfield*	29 37
Goélette *Vigilant*	6,357 61
do *Kingfisher*	7,926 72
Compte général	5,912 58
Bureau de renseignements des pêcheries	2,628 93
Total	112,176 49
MOINS—Somme payée pour le steamer *Constance* par le ministère des douanes	11,969 20
Dépense nette, service de protection des pêcheries	100,207 29

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

RECETTES.

ÉTAT des recettes mises au crédit du receveur général pendant l'exercice clos le 30 juin 1895.

	$ c.
Ontario, loyers, honoraires de permis, amendes	33,211 60
Québec do do	8,836 18
Nouvelle-Ecosse do do	7,075 07
Nouveau-Brunswick, loyers, honoraires de permis, amendes	11,170 36
Ile du Prince-Edouard do do	3,312 30
Manitoba do do	2,149 30
Territoires du N.-O. do do	309 50
Colombie-Britannique do do	23,517 25
	89,581 56
A DÉDUIRE—Remises	1,673 02
	87,908 54
Permis à des navires de pêche des Etats-Unis	5,819 62
Vente du navire de pêche des Etats-Unis *H. L. Philips*	1,241 88
Total	94,970 04

ÉTAT comparatif des dépenses et recettes du ministère des pêcheries, depuis le 1er juillet 1885 jusqu'au 30 juin 1895.

—	1885-86.		1886-87.		1887-88.		1888-89.		1889-90.	
	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Ontario	17,900 74	15,917 62	19,534 01	15,063 57	19,860 52	18,251 25	19,264 98	24,266 06	14,539 87	23,666 96
Québec	13,938 21	2,963 75	14,966 55	3,804 66	13,463 37	5,394 99	12,991 63	3,390 79	9,670 94	5,409 81
Nouveau-Brunswick	15,719 36	4,078 10	16,944 87	4,417 52	20,533 20	7,625 64	20,298 00	8,282 88	14,914 95	8,834 35
Nouvelle-Ecosse	17,852 33	2,166 53	18,092 21	1,585 28	18,308 02	3,905 44	20,201 09	2,744 23	17,395 24	5,424 95
Ile du Prince-Edouard	3,187 73	40 00	4,044 49	128 00	3,402 51	....	3,746 69	140 00	3,113 21	302 88
Manitoba et Territoires du N.-O	1,920 73	....	2,468 25	5 00	2,816 64	819 25	2,848 16	848 00	3,604 70	794 00
Colombie-Britannique	1,878 53	922 50	5,860 72	943 50	3,661 83	6,934 55	4,333 63	6,416 00	3,634 41	11,367 50
Pisciculture et passes migratoires.	44,038 80	....	37,864 22	....	41,082 04	....	41,315 12	352 50	39,126 91	....
Service de protect. des pêcheries	37,613 30	....	134,340 12	....	77,102 98	....	69,693 82	....	64,434 66	1,176 38
Divers	10,350 43	....	11,327 77	....	13,498 56	....	10,912 18	....	9,313 92	....
Totaux	164,400 16	26,088 50	265,443 21	25,947 53	213,729 67	42,931 12	205,605 30	46,440 46	178,748 81	56,976 83
Primes de pêche	161,597 39	....	160,903 59	....	163,757 92	....	149,990 63		149,999 85	....

ÉTAT comparatif des dépenses et recettes au ministère des pêcheries, depuis le 1er juillet 1885 jusqu'au 30 juin 1895—*Fin.*

	1890-91.		1891-92.		1892-93.		1893-94.		1894-95.	
	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.[1]
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario	15,540 30	26,517 70	15,155 83	25,368 90	20,116 91	30,623 09	22,634 37	28,632 82	21,938 56	33,211 60
Québec	10,666 98	3,642 14	10,917 36	4,742 76	11,761 34	7,471 70	11,692 82	7,211 82	12,459 34	8,836 18
Nouveau-Brunswick	16,082 77	7,193 69	15,707 98	6,334 83	15,721 05	7,831 53	18,522 94	8,333 24	21,370 94	11,170 36
Nouvelle-Ecosse	17,844 19	5,582 65	18,755 86	3,357 42	19,444 22	6,782 02	20,420 81	5,296 27	23,555 38	7,075 07
Ile du Prince-Edouard	3,242 25	667 00	1,835 65	166 00	2,847 60	304 10	3,078 55	980 15	3,796 58	3,312 30
Manitoba et Territoires du N.-O.	3,609 03	1,234 00	3,593 43	1,079 00	3,932 96	1,661 68	5,331 29	926 99	6,178 71	2,458 80
Colombie-Britannique	4,320 53	12,859 02	6,158 17	8,192 48	5,490 60	40,264 00	5,283 21	25,337 90	6,218 74	23,517 25
Pisciculture et passes migratoires	39,496 45	1,286 50	43,957 74	178 00	47,322 49	....	45,024 67	....	39,730 93	....
Service de protection des pêcheries	83,050 16	1,934 49	93,397 40	....	106,805 39	....	115,147 59	....	100,207 29	....
Divers	13,382 28	....	17,449 06	....	100,602 14	....	34,892 19	....	24,619 86	....
Totaux	207,234 94	60,917 19	226,928 48	49,719 39	334,044 70	94,938 12	282,028 44	76,719 19	260,076 33	89,908 54
Primes de pêche	165,967 22	....	156,892 25	....	159,752 15	....	158,794 54	....	160,089 42	....
									420,165 75	

ANNEXE N° 2

PRIMES DE PÊCHE.

Les déboursés faits pour ce service sont autorisés par la loi 54–55 Vict., chap. 42, intitulée "Acte à l'effet d'encourager le développement des pêches maritimes et la construction de navires de pêche", et qui pourvoit à la distribution d'une somme annuelle de $160,000, suivant des règlements à être faits de temps en temps par le gouverneur général en conseil.

Le nombre des demandes reçues en 1894 a été de 14,496—soit 517 de plus qu'en 1893.

Le nombre des navires qui ont reçu la prime en 1894 a été de 899, ayant un tonnage de 29,584 tonneaux—soit une augmentation de 94 navires et 1,605 tonneaux sur 1893.

Le nombre de celles qui ont été accordées s'est élevé à 14,350, c'est-à-dire 715 de plus que l'année précédente.

La somme totale des primes payées en 1894 s'est chiffrée par $160,066.80, dont $77,325.80 ont été payés à des navires et $82,741 à des bateaux.

Le nombre des bateaux qui ont reçu la prime a été de 13,351, et celui des pêcheurs 23,132—soit une augmentation de 521 bateaux et 863 pêcheurs sur l'année précédente.

RÈGLEMENTS CONCERNANT LES PRIMES DE PÊCHE.

Les règlements en vertu desquels les primes de 1894 ont été payées sont les mêmes que ceux qui avaient force de loi en 1893, et furent établis par l'arrêté du conseil n° 2533, le 24 août 1894, comme suit:—

1. Les pêcheurs qui ont été employés à faire la pêche en eau profonde pour d'autres poissons que les crustacés, le saumon et l'alose, ou le poisson qui se prend dans, ou à l'embouchure des rivières, pendant au moins trois mois, et qui n'ont pas pris moins de 2,500 livres de poisson de mer, auront droit à une prime; pourvu toujours que nulle prime ne sera payée à ceux qui feront la pêche dans des bateaux mesurant moins de 13 pieds de quille, et le nombre des réclamants est limité à trois hommes (y inclus le propriétaire) pour les bateaux au-dessous de 20 pieds.

2. Il ne sera payé aucune prime sur le poisson pris avec des rets à piège, rets à enclos et nasses, ni sur le poisson pris avec des rets à mailler employés par des personnes qui suivent d'autres occupations que celle de la pêche, et qui ne consacrent qu'une heure ou deux par jour à pêcher avec ces rets et ne sont pas des pêcheurs constamment engagés à pêcher.

3. Aucun pêcheur ne pourra réclamer plus d'une fois par saison, soit qu'il ait pêché dans deux vaisseaux, ou dans un vaisseau et un bateau de pêche, ou dans deux bateaux.

4. Les propriétaires de vaisseaux de pas moins de 13 pieds de quille, qui ont été employés pendant au moins trois mois à la pêche en eau profonde pour d'autres poissons que les crustacés, le saumon ou l'alose, ou le poisson qui se prend dans ou à l'embouchure des rivières, auront droit à une prime sur chacun des dits bateaux.

5. Les vaisseaux canadiens enregistrés de dix tonneaux et au-dessus (jusqu'à 80 tonneaux), employés au moins trois mois à la pêche en eau profonde pour d'autres poissons que les crustacés, le saumon ou l'alose, ou le poisson qui se prend dans ou à l'embouchure des rivières, auront droit à une prime qui devra être calculée sur le tonnage enregistré, dont une moitié sera payable au propriétaire ou aux propriétaires, et l'autre moitié à l'équipage, excepté dans le cas où un ou plusieurs membres de l'équipage auraient manqué de se conformer aux règlements, auxquels cas la dite ou les dites parts ne seront pas payées.

6. Les trois mois pendant lesquels un navire devra avoir été employé à faire la pêche pour avoir droit à la prime devront commencer le jour où le navire fait voile d'un port pour son voyage de pêche et finir le jour où il rentre au port après le dit voyage.

7. Les propriétaires ou capitaines de vaisseaux qui ont l'intention de faire la pêche et de réclamer la prime devront, avant de partir pour un voyage de pêche, se procurer une licence du percepteur des douanes ou du garde-pêche le plus voisin, la dite licence sera attachée à la réclamation lorsque cette dernière sera envoyée pour être payée.

8. Les dates et les endroits de pêche devront être précisés dans la réclamation, ainsi que la quantité et les espèces de poisson pris.

9. Les âges des hommes devront être donnés. Les garçons au-dessous de 14 ans ne sont pas acceptés comme réclamants.

10. Les réclamations devront être assermentées comme étant vraies et correctes dans tous leurs détails.

11. Les réclamations doivent être produites le ou avant le 30 septembre de chaque année.

12. Les officiers autorisés à recevoir les réclamations devront fournir les formules nécessaires, gratis, et après les avoir certifiées devront les transmettre au département de la marine et des pêcheries.

13. Une réclamation dans laquelle le réclamant ou les réclamants auront fait une erreur ne pourra être amendée après avoir été signée et assermentée comme étant correcte.

14. Quiconque sera reconnu avoir fait des rapports faux ou frauduleux dans aucun détail, sera exclu de participation dans la prime et poursuivi avec toute la sévérité de la loi.

15. Le montant de la prime à être payée aux pêcheurs et aux propriétaires de bateaux et vaisseaux sera fixé de temps à autre par le gouverneur en conseil.

16. A partir du 1er janvier 1895 et après cette date, tous les navires de pêche munis d'un permis devront porter un pavillon distinct qui sera arboré au grand mât de hune durant tout le voyage de pêche. Le pavillon aura quatre pieds carrés, en parties égales de rouge et blanc, mises diagonalement d'angle à angle. Toute négligence de se conformer au présent règlement, portée à la connaissance du ministère de la marine et des pêcheries, entraînera la perte de la prime, à moins qu'une justification satisfaisante ne soit produite.

Les détails suivants touchant les paiements de la prime établissent:

1. Que la prime a été fondée en 1882.

2. Le nombre des réclamations et des pêcheurs payés par année, est comme suit:—

En 1882	11,972,	représentant	29,932	pêcheurs.
1883	13,086	do	33,399	do
1884	12,468	do	31,279	do
1885	14,124	do	33,564	do
1886	14,900	do	33,523	do
1887	15,416	do	34,387	do
1888	15,599	do	34,887	do
1889	17,078	do	38,343	do
1890	17,959	do	39,050	do
1891	18,506	do	38,859	do
1892	14,442	do	29,064	do
1893	13,635	do	28,013	do
1894	14,350	do	29,222	do
Totaux	193,535	do	433,540	do

3. La somme de primes payées par année, est comme suit:—

En 1882	$172,285 47
1883	130,344 85
1884	155,718 98
1885	161,539 39
1886	160,903 59
1887	163,757 92

1888	150,185 53
1889	158,526 54
1890	158,241 01
1891	156,891 85
1892	159,752 15
1893	158,234 10
1894	160,066 80
Somme totale de primes payées	$2,046,448 17

4. La proportion de primes payées par tête, ou la base des paiements de chaque année.

En 1882, les navires ont été payés dans la proportion de $2 par tonneau, la moitié payable à l'armateur et l'autre moitié à l'équipage.

Les bateaux ont été payés dans la proportion de $5 par homme, un cinquième allant à l'armateur et quatre cinquièmes à l'équipage.

En 1883 la proportion pour les navires était de $2 par tonneau, et payée comme en 1882. La base des paiements aux bateaux étant de $2.50 par homme, dont un cinquième à l'armateur et quatre cinquièmes à l'équipage.

En 1884, pour les navires $2 par tonneau, comme en 1882 et 1883; et pour les armateurs de bateaux, comme suit:—

Bateaux de 14 à 18 pieds de quille		$1 00
" de 18 à 25 "		1 50
" de 25 "	et plus	2 00

Pêcheurs en bateaux, $3 chacun.

En 1885, les navires ont été payés $2 par tonneau, comme les années précédentes. La proportion pour les bateaux fut la même qu'en 1884, en y ajoutant les bateaux mesurant 13 pieds de quille. Pêcheurs en bateaux, $3 chacun.

En 1886 et 1887, la proportion pour les navires et les bateaux resta la même qu'en 1885.

En 1888, les navires furent payés dans la proportion de $1.50 par tonneau, la moitié allant à l'armateur et l'autre moitié à l'équipage, comme auparavant. La proportion pour les bateaux resta la même qu'en 1885-86-87, et les pêcheurs en bateaux reçurent $3 chacun.

En 1889, la proportion pour les navires resta la même qu'en 1888. Les armateurs de bateaux reçurent $1 par bateau, et les pêcheurs $3 chacun. Ces taux servirent aussi de base aux paiements des années 1890 et 1891.

En 1892, les navires furent payés dans la proportion de $3 par tonneau, à partager entre l'armateur et l'équipage suivant le règlement. Les armateurs de bateaux reçurent $1, et les pêcheurs $3 chacun.

En 1893, la proportion payée aux navires fut de $2.90 par tonneau, tandis que celle payée aux armateurs de bateaux et à leurs pêcheurs resta la même qu'en 1892.

En 1894, les navires reçurent $2.70 par tonneau. La proportion pour les bateaux fut la même que celle qui leur était accordée depuis 1889: $1 à l'armateur et $3 à chaque pêcheur.

Le nombre des navires qui ont reçu des primes de pêche depuis 1882 est de 10,511, et ils représentent un tonnage de 393,309 tonneaux; leurs équipages, qui ont aussi reçu la prime, se chiffre par 81,816. La moyenne du nombre d'hommes par navire est de 8.

Nombre total des bateaux qui ont reçu la prime, 182,899; celui des pêcheurs, 351,723. Moyenne du nombre d'hommes par bateau, 2.

5. La plus forte prime payée par tête à des pêcheurs sur navires a été de $21.75 en 1893; la plus faible, 83 centins.

La plus forte prime payée par tête à des pêcheurs en bateaux a été de $4; la plus faible, $2.

La moyenne générale payée par tête est de $4.72.

ÉTAT GÉNÉRAL des réclamations pour primes de pêche reçues en 1894.

Province.	Comté.	Nombre de réclamations reçues.	Nombre de réclamations rejetées.	Nombre de réclamations en suspens.	Nombre de réclamations payées.
Nouvelle-Ecosse	Annapolis	179	3	1	175
	Antigonish	133	....	1	132
	Cap-Breton	401	....	....	*404
	Colchester	....	....	....	....
	Cumberland	6	....	....	6
	Digby	311	6	2	*304
	Guysborough	1,299	3	1	1,295
	Halifax	1,683	5	1	1,677
	Inverness	570	....	1	569
	King	40	....	....	40
	Lunenburg	1,158	3	....	1,155
	Pictou	33	....	....	33
	Queen	319	....	....	319
	Richmond	986	6	2	978
	Shelburne	828	2	3	823
	Victoria	491	10	....	*489
	Yarmouth	203	2	....	201
	Totaux	8,640	40	12	8,600
Nouveau-Brunswick	Charlotte	413	1	....	*414
	Gloucester	457	10	....	447
	Kent	27	1	....	26
	Northumberland	9	4	....	5
	Ristigouche	....	....	....	....
	Saint-Jean	19	....	....	19
	Westmoreland	....	....	....	....
	Totaux	925	16	....	911
Ile du Prince-Edouard	King	492	6	....	*487
	Prince	382	1	15	367
	Queen	109	....	....	109
	Totaux	983	7	15	963
Québec	Bonaventure	820	14	2	804
	Gaspé	2,356	31	6	2,319
	Rimouski	18	....	....	18
	Saguenay	754	2	17	735
	Totaux	3,948	47	25	3,876

RÉCAPITULATION.

Nouvelle-Ecosse	8,640	40	12	8,600
Nouveau-Brunswick	925	16	....	911
Ile du Prince-Edouard	983	7	15	963
Québec	3,948	47	25	3,876
Grands totaux	14,496	110	52	14,350

*NOTE.—Le nombre des réclamations de primes payées comprend plusieurs réclamations pour les années antérieures restées en suspens pour être examinées. C'est ce qui explique la différence entre les réclamations payées et celles reçues, déduction faite de celles rejetées.

LISTE des primes de pêches payées aux navires pour l'année 1894.

Province.	Comté.	Nombre de navires.	Tonnage.	Moyenne du tonnage.	Nombre d'hommes.	Montant payé.
						$ c.
Nouvelle-Ecosse	Annapolis	14	484	34½	91	1,084 91
	Antigonish	1	11	11	2	29 70
	Cap-Breton	11	184	17	46	471 09
	Cumberland	1	17	17	2	45 90
	Digby	56	1,483	26½	399	3,742 56
	Guysborough	19	522	27	89	1,338 70
	Halifax	83	2,194	26½	506	5,617 00
	Inverness	18	345	19	98	926 95
	King	7	122	17	23	329 40
	Lunenburg	167	11,500	69	1,905	30,695 14
	Queen	12	502	42	96	1,331 13
	Richmond	74	2,280	31	509	6,014 42
	Shelburne	90	2,790	31	724	7,215 45
	Victoria	1	11	11	5	37 73
	Yarmouth	48	2,290	47	582	5,920 95
	Totaux	602	24,735	41	5,077	64,801 03
Nouveau-Brunswick	Charlotte	58	1,019	17½	171	2,460 05
	Gloucester	171	1,992	11½	519	5,282 52
	Kent	.....	.....	.....	.....	.....
	Northumberland	.....	.....	.....	.....	.....
	Saint-Jean	9	178	20	31	445 23
	Westmoreland	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux	238	3,189	13	721	8,187 80
Ile du Prince-Edouard	King	15	436	29	79	1,098 19
	Prince	5	141	28	31	380 70
	Queen	1	17	17	4	45 90
	Totaux	21	594	28	114	1,524 79
Québec	Bonaventure	1	26	26	5	70 20
	Gaspé	4	124	31	29	334 80
	Saguenay	33	916	127½	144	2,407 18
	Totaux	38	1,066	28	178	2,812 18

RÉCAPITULATION.

Nouvelle-Ecosse	602	24,735	41	5,077	64,801 03
Nouveau-Brunswick	238	3,189	13	721	8,187 80
Ile du Prince-Edouard	21	594	28	114	1,524 79
Québec	38	1,066	28	178	2,812 18
Grands totaux	899	29,584	33	6,090	77,325 80

Liste des primes de pêche payées aux **bateaux** pour l'année 1894.

Province.	Comtés.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Montant payé.	Total des primes payées aux bateaux et navires en 1894.
				$	$ c.
Nouvelle-Ecosse	Annapolis	161	255	926	2,010 91
	Antigonish	131	197	722	751 70
	Cap-Breton	392	766	2,690	3,161 09
	Cumberland	4	6	22	67 90
	Digby	247	453	1,606	5,348 56
	Guysborough	1,274	2,174	7,796	9,134 70
	Halifax	1,569	2,455	8,934	14,551 00
	Inverness	551	1,240	4,270	5,196 95
	King	33	48	177	506 40
	Lunenburg	987	1,137	4,402	35,097 14
	Pictou	33	45	168	168 00
	Queen	307	482	1,753	3,084 13
	Richmond	898	1,364	4,989	11,003 42
	Shelburne	729	1,169	4,237	11,452 45
	Victoria	487	866	3,088	3,125 73
	Yarmouth	153	242	879	6,799 95
	Totaux	7,956	12,899	46,659	111,460 03
Nouveau-Brunswick	Charlotte	354	563	2,043	4,503 05
	Gloucester	267	643	2,195	7,477 52
	Kent	25	46	163	163 00
	Northumberland	5	14	47	47 00
	Saint-Jean	10	15	55	500 23
	Westmoreland	.....	.....	.....	.....
	Totaux	661	1,281	4,503	12,690 80
Ile du Prince-Edouard	King	444	745	2,674	3,772 19
	Prince	361	778	2,698	3,078 70
	Queen	108	290	979	1,024 90
	Totaux	913	1,813	6,351	7,875 79
Québec	Bonaventure	798	1,358	4,869	4,939 20
	Gaspé	2,307	4,473	15,720	16,054 80
	Rimouski	18	29	105	105 00
	Saguenay	698	1,279	4,534	6,941 18
	Totaux	3,821	7,139	25,228	28,040 18

RÉCAPITULATION.

Nouvelle-Ecosse	7,956	12,899	46,659	111,460 03
Nouveau-Brunswick	661	1,281	4,503	12,690 80
Ile du Prince-Edouard	913	1,813	6,351	7,875 79
Québec	3,821	7,139	25,228	28,040 18
Grands totaux	13,351	23,132	82,741	160,066 80
Frais judiciaires, poursuites pour primes de pêche	.....	.....	.....	22 62
				160,089 42

ÉTAT COMPARATIF des primes payées, de 1892 à 1894, inclusivement.

Numéro.	Province.	Comté.	1892. Navires. Montant.	1892. Bateaux. Montant.	1892. Total.	1893. Navires. Montant.	1893. Bateaux. Montant.	1893. Total.	1894. Navires. Montant.	1894. Bateaux. Montant.	1894. Total.	Grand total.	Numéro.
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1	Nouvelle-Ecosse	Annapolis	776 11	761 00	1,537 11	700 52	746 81	1,447 33	1,084 91	926 00	2,010 91	4,995 35	1
2		Antigonish	24 75	789 00	813 75	15 95	559 00	57[illegible] 95	29 70	722 00	751 70	2,140 40	2
3		Cap-Breton	324 51	2,806 00	3,130 51	517 34	2,677 00	2,991 31	471 09	2,690 00	3,161 09	9,285 94	3
4		Colchester	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4
5		Cumberland	....	....	....	49 30	11 00	60 30	45 90	22 00	67 90	128 20	5
6		Digby	4,214 12	1,788 00	6,002 12	4,250 87	1,675 00	5,925 87	3,742 56	1,606 00	5,348 56	17,276 55	6
7		Guysboro'	1,396 45	7,186 00	8,582 45	964 04	6,964 00	7,928 04	1,338 70	7,796 00	9,134 70	25,645 19	7
8		Halifax	6,107 71	7,616 00	13,723 71	7,321 32	7,283 00	14,604 32	5,617 00	8,934 00	14,551 00	42,879 03	8
9		Inverness	737 89	4,123 00	4,860 89	841 00	4,156 00	4,997 00	926 95	4,270 00	5,196 95	15,054 84	9
10		King	220 20	242 00	462 20	155 25	235 00	390 25	329 40	177 00	506 40	1,358 85	10
11		Lunenburg	31,260 36	4,057 00	35,317 36	31,588 21	3,996 00	35,584 21	30,695 14	4,402 00	35,097 14	105,998 71	11
12		Pictou	....	327 00	327 00	....	137 00	137 00	....	168 00	168 00	632 00	12
13		Queen	1,041 61	1,600 00	2,641 61	1,136 34	1,505 00	2,641 34	1,331 13	1,753 00	3,084 13	8,367 08	13
14		Richmond	6,033 97	4,931 00	10,964 97	6,227 13	4,635 00	10,862 13	6,014 42	4,989 00	11,003 42	32,830 52	14
15		Shelburne	5,905 46	4,406 00	10,311 46	5,256 94	4,256 00	9,512 94	7,215 45	4,237 00	11,452 45	31,276 85	15
16		Victoria	85 00	3,049 00	3,134 00	139 20	2,959 00	3,098 20	37 73	3,088 00	3,125 73	9,357 93	16
17		Yarmonth	6,709 25	895 00	7,604 25	6,560 45	748 00	7,308 45	5,920 95	879 00	6,799 95	21,712 65	17
18		Totaux	64,837 39	44,576 00	109,413 39	65,523 86	42,542 81	108,066 67	64,801 03	46,659 00	111,460 03	328,940 09	18
19	Nouv.-Brunswick	Charlotte	2,519 65	2,405 00	4,924 65	2,427 24	2,000 00	4,427 24	2,460 05	2,043 00	4,503 05	13,854 94	19
20		Gloucester	1,513 09	2,955 00	4,468 09	4,634 07	2,338 00	6,972 07	5,282 52	2,195 00	7,477 52	18,917 68	20
21		Kent	47 50	615 00	662 50	69 01	122 00	191 01	....	163 00	163 00	1,01[illegible] 51	21
22		Northumberland	288 00	97 00	385 00	250 85	48 00	298 85	....	47 00	47 00	[illegible]30 85	22
23		Ristigouche	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	23
24		Saint-Jean	271 87	66 00	337 87	535 92	99 00	634 92	445 23	55 00	500 23	1,473 02	24
25		Westmoreland	71 50	21 00	92 50	....	....	....	....	....	....	92 50	25
26		Totaux	4,711 61	6,159 00	10,870 61	7,917 09	4,607 00	12,524 09	8,187 80	4,[illegible]03 00	12,690 80	36,08[illegible] 50	26

ÉTAT COMPARATIF des primes payées de 1892 à 1894, inclusivement.

Numéro.	Province.	Comté.	1892. Navires. Montant.	1892. Bateaux. Montant.	1892. Total.	1893. Navires. Montant.	1893. Bateaux. Montant.	1893. Total.	1894. Navires. Montant.	1894. Bateaux. Montant.	1894. Total.	Total.	Numéro.
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
27	Ile du Prince-Ed..	King..	1,102 30	3,364 00	4,466 30	1,345 70	2,578 00	3,923 70	1,098 19	2,674 00	3,772 19	12,162 19	27
28		Prince	1,276 85	2,673 00	3,949 85	989 02	3,326 50	4,315 52	380 70	2,698 00	3,078 70	11,344 07	28
29		Queen	250 64	1,116 00	1,366 64	133 40	957 00	1,090 40	45 90	979 00	1,024 90	3,481 94	29
30		Totaux	2,629 79	7,153 00	9,782 79	2,468 12	6,861 50	9,329 62	1,524 79	6,351 00	7,875 79	26,988 20	30
31	Québec.	Bonaventure	25 00	6,449 00	6,474 00	24 17	4,720 50	4,744 67	70 20	4,869 00	4,939 20	16,157 87	31
32		Gaspé..	363 25	16,692 00	17,055 25	370 71	15,859 00	16,229 71	334 80	15,720 00	16,054 80	49,339 76	32
33		Rimouski..........	....	286 00	286 00	....	321 00	321 00	....	105 00	105 00	712 00	33
34		Saguenay..........	1,983 10	3,896 00	5,879 10	2,349 34	4,676 00	7,025 34	2,407 18	4,534 00	6,941 18	19,845 62	34
35		Témiscouata.... .	....	.. ...	....	....	....	....	.. ..	....	....	....	35
36		Totaux	2,371 35	27,323 00	29,694 35	2,744 22	25,576 50	28,320 72	2,812 18	25,228 00	28,040 18	86,055 25	36

RÉCAPITULATION.

Numéro.	Province.	Comté.	1892. Navires.	1892. Bateaux.	1892. Total.	1893. Navires.	1893. Bateaux.	1893. Total.	1894. Navires.	1894. Bateaux.	1894. Total.	Total.	Numéro.
37	Nouvelle-Ecosse...	.. . .	64,837 39	44,576 00	109,413 39	65,523 86	42,542 81	108,066 67	64,801 03	46,659 00	111,460 03	328,940 09	37
38	Nouv.-Brunswick..	.. . .	4,711 61	6,159 00	10,870 61	7,917 09	4,607 00	12,524 09	8,187 80	4,503 00	12,690 80	36,085 50	38
39	Ile du Prince-Ed..	.. ..	2,629 79	7,153 00	9,782 79	2,468 12	6,861 50	9,329 62	1,524 79	6,351 00	7,875 79	26,988 20	39
40	Québec	....	2,371 35	27,323 00	29,694 35	2,744 22	25,576 50	28,320 72	2,812 18	25,228 00	28,040 18	86,055 25	40
41		Totaux........	74,550 14	85,211 00	159,761 14	78,653 29	79,587 81	158,241 10	77,325 80	82,741 00	160,066 80	478,069 04	41
			Moins remboursem.		9 00	Moins remboursem.		7 00	Total, remboursem....			16 00	
					159,752 14			158,234 10				478,053 04	

ÉTAT COMPARATIF par provinces pour les années 1882 à 1894, inclusivement, indiquant :—

(1) Nombre total des réclamations de primes de pêche reçues et payées par le ministère de la marine et des pêcheries.

Année.	Nouvelle-Écosse.		Nouveau-Brunswick.		Ile du Prince-Edouard.		Québec.		Total.	
	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.
1882	6,730	6,613	1,257	1,142	1,169	1,100	3,162	3,117	12,318	11,972
1883	7,171	7,076	1,693	1,579	1,138	1,106	3,602	3,325	13,604	13,086
1884	7,007	6,930	1,252	1,224	923	885	3,470	3,429	12,652	12,468
1885	7,646	7,599	1,609	1,588	1,117	1,025	3,943	3,912	14,315	14,124
1886	7,639	7,702	1,767	1,763	1,131	1,080	4,275	4,355	14,812	14,900
1887	8,262	8,227	1,975	1,958	1,201	1,126	4,138	4,105	15,576	15,416
1888	8,481	8,429	2,065	2,026	1,153	834	4,328	4,310	16,027	15,599
1889	8,816	8,523	2,428	2,392	1,211	1,511	4,664	4,652	17,119	17,078
1890	9,337	9,429	2,522	2,469	1,352	1,257	4,860	4,804	18,071	17,959
1891	10,242	10,063	2,831	2,084	1,482	1,446	5,108	4,913	19,663	18,506
1892	8,272	8,186	1,067	1,001	1,065	1,051	4,425	4,204	14,829	14,442
1893	7,926	7,844	967	881	1,027	1,012	4,059	3,898	13,979	13,635
1894	8,640	8 600	925	911	983	963	3,948	3,876	14,496	14,350
Totaux	106,169	105,221	22,358	21,018	14,952	14,396	53,982	52,900	197,461	193,535

(2) NOMBRE de navires, leur tonnage, et nombre d'hommes ayant droit aux primes de pêche chaque année.

Année.	Nouvelle-Écosse.			Nouveau-Brunswick.			Ile du Prince-Édouard.			Québec.			Total.		
	Nombre de navires.	Ton-nage.	Nombre d'hom-mes.	Nombre de navires.	Ton-nage.	Nombre d'hom-mes.	Nombre de navires.	Ton-nage.	Nombre d'hom-mes.	Nombre de navires.	Ton-nage.	Nombre d'hom-mes.	Nombre de navires.	Ton-nage.	Nombre d'hom-mes.
1882	588	22,841	5,343	120	2,171	531	15	389	74	63	2,210	538	786	27,611	6,486
1883	700	29,788	6,238	126	2,102	496	16	450	66	62	2,236	443	904	34,576	7,243
1884	700	29,828	6,327	139	2,289	560	16	582	92	56	1,965	382	911	34,664	7,361
1885	629	27,709	5,897	128	2,120	496	19	597	113	55	1,791	317	831	32,217	6,823
1886	562	25,375	5,022	145	2,628	520	32	1,071	215	52	1,730	320	791	30,804	6,077
1887	566	24,520	4,900	154	2,889	563	38	1,677	338	54	1,883	334	812	30,969	6,135
1888	589	26,008	5,450	150	2,545	544	37	1,245	249	51	1,842	388	827	31,640	6,631
1889	597	27,123	5,684	153	2,590	565	35	1,274	239	48	1,729	330	833	32,716	6,818
1890	540	23,955	4,935	133	2,129	447	32	1,002	203	34	1,182	220	739	28,268	5,805
1891	527	22,780	4,618	124	2,051	411	27	778	155	27	924	168	705	26,533	5,352
1892	507	22,279	4,611	108	1,683	343	30	983	139	23	803	159	668	25,748	5,252
1893	536	23,195	4,780	210	2,922	634	27	910	151	32	952	179	805	27,979	5,744
1894	602	24,735	5,077	238	3,189	721	21	594	114	38	1,066	178	899	29,584	6,090
Totaux	7,643	330,136	68,882	1,928	31,308	6,831	345	11,552	2,148	595	20,313	3,956	10,511	393,309	81,817

(3) NOMBRE de bat(aux auxquels la prime a été distribuée, et nombre de pêcheurs qui ont fait la pêche en bateaux.

Année.	Nouv.-Écosse.		N.-Brunswick.		Ile du Prince-Edouard.		Québec.		Total.	
	N'bre de bateaux	Nombre d'homm	N'bre de bateaux	Nombre d'homm	N'bre de bateaux	Nombre d'homm	N'bre de bateaux	Nombre d'homm	N'bre de bateaux.	Nombre d'hommes.
1882	6,043	12,130	1,024	2,530	1,087	3,070	3,071	5,716	11,225	23,446
1883	6,458	13,553	1,453	3,309	1,098	3,106	3,266	6,188	12,275	26,156
1884	6,257	12,669	1,086	2,505	869	2,346	3,344	6,416	11,556	23,936
1885	6,970	13,396	1,460	3,254	1,006	2,606	3,857	7,485	13,293	26,741
1886	7,140	13,351	1,618	3,567	1,048	2,547	4,303	7,981	14,109	27,446
1887	7,662	13,997	1,804	3,994	1,088	2,711	4,051	7,550	14,605	28,252
1888	7,840	14,115	1,876	4,148	797	2,141	4,259	7,852	14,772	28,256
1889	7,926	14,118	2,237	5,032	1,475	3,568	4,602	8,807	16,240	31,525
1890	8,886	15,738	2,324	5,242	1,192	3,024	4,766	9,241	17,168	33,245
1891	9,525	16,552	1,928	4,126	1,383	3,427	4,865	9,402	17,701	33,507
1892	7,679	12,307	893	1,765	1,021	2,047	4,181	7,693	13,774	23,812
1893	7,308	11,748	671	1,314	985	1,962	3,866	7,245	12,830	22,269
1894	7,956	12,899	661	1,281	913	1,813	3,821	7,139	13,351	23,132
Totaux	97,650	176,573	19,035	42,067	13,962	34,368	52,252	98,715	182,899	351,723

(4) NOMBRE total d'hommes qui ont reçu la prime chaque année.

Année.	Nouv.-Écosse.	N.-Brunswick.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Total.
	N'bre d'hommes.	N'bre d'hommes.	N'bre d'hommes.	N'bre d'hommes.	
1882	17,473	3,061	3,144	6,254	29,932
1883	19,791	3,805	3 172	6.631	33,399
1884	18,996	3,065	2,438	6,798	31,297
1885	19,293	3,750	2,719	7,802	33,564
1886	18,373	4,087	2,762	8,301	33,523
1887	18,897	4,557	3,049	7,884	34,387
1888	19,565	4,692	2 390	8,240	34,887
1889	19,802	5,597	3,807	9,137	38,343
1890	20,673	5,689	3,227	9,461	39,050
1891	21,170	4,537	3,582	9,570	38,859
1892	16,918	2,108	2,186	7,852	29,064
1893	16,528	1,948	2,113	7,424	28,013
1894	17,976	2,002	1,927	7,317	29,222
Totaux	245,455	48,898	36,516	102,671	433,540

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

(5) TOTAL des paiements annuels des primes de pêche.

Année.	Nouvelle-Écosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Édouard.	Québec.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1882	106,098 72	16,997 00	16,137 00	33,052 75	172,285 47
1883	89,432 50	12,395 20	8,577 14	19,940 01	130,344 85
1884	104,934 09	13,576 00	9,203 96	28,004 93	155,718 98
1885	103,999 73	15,908 25	10,166 65	31,464 76	161,539 39
1886	98,789 54	17,894 57	10,935 87	33,283 61	160,903 59
1887	99,622 03	19,699 65	12,528 51	31,907 73	163,757 92
1888	89,778 90	18,454 92	9,092 96	32,858 75	150,185 53
1889	90,142 51	21,026 79	13,994 53	33,362 71	158,526 54
1890	91,235 64	21,108 33	11,686 32	34,210 72	158,241 01
1891	92,377 42	17,235 96	12,771 30	34,507 17	156,891 85
1892	109,410 39	10,864 61	9,782 79	29,694 35	159,752 14
1893	108,060 67	12,524 09	9,328 62	28,320 72	158,234 10
1894	111,460 03	12,690 80	7,875 79	28,040 18	160,066 80
Totaux	1,295,342 17	210,376 17	142,081 44	398,648 39	2,046,448 17

LISTE des primes de pêche payées aux navires en 1894.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

COMTÉ D'ANNAPOLIS.

* Ce signe indique que quelques-uns de l'équipage ne se sont pas conformés aux règlements, ou n'ont pu participer dans la prime, pour cause de fraude, et ne sont pas compris dans la colonne de l'équipage.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nomb. de l'équipage payé.	Montant des primes payées. $ c.
75888	Annie	Yarmouth	22	Isaiah Sabean, P. G.	Port-Lorne	* 3	51 98
72978	Annie Coggins	Digby	22	David Hayden, P. G.	Thorneville	7	59 40
85684	Constitution	do	28	Joseph Anthony, P. G.	Victoria-Beach	* 7	67 20
100013	Fleet Wing	Annapolis	54	Wm. W. Goucher	Margaretsville	* 4	109 36
80001	Florence	Saint-Jean, N.-B	15	H. Weaver et E. Quinlan	do	* 2	28 35
94700	Franklin S. Schenck	Digby	44	Wm. McGrath, P. G.	Thorneville	11	118 80
94693	John H. Kennedy	do	54	Stephen Haynes, P. G.	Victoria-Beach	*10	125 00
83461	Josie L. Day	do	16	Wm. Taylor, P. G.	do	* 6	40 12
94709	Jennie B. Thomas	do	52	John Apt, P. G.	Thorneville	* 8	110 34
88685	Ladora	Saint-Jean, N.-B	12	Stephen Baker	Margaretsville	* 2	24 30
97022	M. & L. Chase	Digby	46	Gilbert Welch *et al.*	Victoria-Beach	* 3	80 73
94700	Mary E. Whorf	do	77	H. Anderson *et al.*	Digby	*16	155 93
83253	Rescue	Annapolis	17	Josiah Burrell, P. G.	Clementsport	7	45 90
75595	Westwind	Digby	25	Syda et Cousins	Digby	5	67 50

COMTÉ D'ANTIGONISH.

96787	Benecia Boy	Halifax	11	Lawrence Hylan	Détroit de Canso	2	29 70

COMTÉ DU CAP-BRETON.

100382	Alice	Sydney	10	Wm. Hunt	Sydney	3	27 00
100372	Betsy Jane	do	11	Samuel Moore	Petit-Bras-d'Or	3	29 70
88507	Belle of Rome	do	14	C. W. Mann	Gabarouse	* 3	28 35
85381	Champion	do	16	John Williams	Louisburg	5	43 20
61948	Ellen Eliza	Arichat	21	Abram U. Grant	Gabarouse	* 2	39 69
100383	Florence L.	Sydney	10	Peter Leblanc	Petit-Bras-d'Or	* 3	23 63
88513	Ida	do	11	Elias Leblanc	do	* 3	25 99
74039	James Henry	do	18	Peter Deveaux	do	6	48 60
100380	Mary D	do	27	Simon Deveaux	do	7	72 90
92600	Merit	do	13	Alex. Leblanc	do	5	35 10
75577	Mary Ann Bell	Lunenburg	53	Theriault et Arseneault	do	6	89 10

COMTÉ DE CUMBERLAND.

75614	Fawn	Digby	17	James E. Ogilvie	Parrsboro'	2	45 90

COMTÉ DE DIGBY.

75612	Alice	Yarmouth	17	Haines, Frères	Freeport	* 6	42 63
83431	Acadian	Weymouth	32	Geo. H. Stevens, P. G.	do	8	86 40
88598	Alph. B. Parker	Saint-Jean, N.-B	39	Holland Outhouse, P.G.	Tiverton	11	105 30
90660	Alice May	Yarmouth	18	Edgar McDormand, "	Westport	8	48 60

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE DIGBY—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant payé. $ c.
83258	Alfred	Digby	29	Haines, Frères	Freeport	8	78 30
94696	Annie M. Sproule	do	70	Jno. W. Sproule, P.-G	Digby	16	189 00
74308	Bald Eagle	Yarmouth	14	Louis Gaudet, P.-G.	Anse Belliveau	5	37 80
88267	Bessie May	St-Jean, N.-B	23	Geo. McDormand	Westport	* 4	46 58
94704	Chas. Haskell	Digby	67	Howard Anderson	Digby	*15	175 25
94698	Carrie H	do	20	Aug. Haycock, P.-G	Westport	7	54 00
74331	Condor	Yarmouth	11	Howard Titus, P.-G	do	5	29 70
75711	Dove	do	19	Thomas Ossinger	Tiverton	* 6	47 64
88408	Elihu Burritt	Digby	50	H. B. Allen, P.-G	Digby	*12	125 36
94707	Ernest F. Norwood	do	79	Ansel Snow, P.-G.	do	*15	206 64
90662	Edward A Horton	do	67	Jos. E. Snow	do	*13	163 95
85683	Edith L	do	16	R. W. Ford, P.-G	Westport	* 3	32 40
77740	Elmer	do	15	James Gower, P.-G.	do	6	40 50
75757	Etta	Yarmouth	17	T.W. et J.W.C. Webber	do	6	45 90
80797	Ella H	Digby	13	Jno. W. Whiteneck	Freeport	3	35 10
100535	Fair Play	do	11	Cas'r R. Comeau, P.-G.	Riv. Météghan	* 3	23 76
80798	Freddie G	do	18	Geo. Gower, P.-G	Westport	7	48 60
75601	Flash	do	10	Jas. A. Peters, P.-G	do	*	13 50
100891	Fleur de lis	Weymouth	17	Amb. Thérieau, P.-G	Anse Belliveau	* 4	38 26
74329	Fairy Queen	Yarmouth	13	Wallace Coggins, P.-G.	Westport	6	35 10
77963	Freeman Colgate	St-Andrews, N.B	26	Frank Morrell, P.-G	do	9	70 20
94706	Geo. J. Tarr	Digby	61	Jno. S. Hayden, P.-G.	Digby	13	164 70
83260	Gazelle	do	20	Orbin Sproul, P.-G	do	* 2	36 00
100534	Glydax R	do	18	Nelson Thurber, P.-G.	Freeport	* 6	45 13
100537	Gertie H	do	32	John Outhouse, P.-G	Tiverton	* 7	73 44
90436	Genesta	Barrington	32	Geo. Denton, P.-G	Westport	*10	82 48
80800	Helen Maud	Digby	20	C. McDormand, P.-G	do	8	54 00
88401	Hattie	do	37	T. C. Titus, P.-G	do	7	99 90
100064	Isma	St-Jean, N.-B	31	Chas. Hicks, M.O	do	9	83 70
80604	Jennie C	Yarmouth	16	Charles Hicks, P.-G	do	* 5	39 60
97026	James Farnham	do	31	John W. Snow	Digby	* 1	4 65
85690	Lora T	Digby	15	Joseph Thurber, P.-G.	Freeport	7	40 50
80881	Lena May	St-Andrews, N.B	18	John Clifford, P.-G	Tiverton	8	48 60
75594	Lizzie G	Digby	16	Wm. W. Hayden	Digby	* 4	38 88
85533	Minnie C	Yarmouth	12	Haines, Frères	Freeport	* 6	30 09
80794	Minnie C	Digby	18	Chas. Bailey, P.-G	Westport	6	48 60
85682	Malapert	do	23	E. C. Bowers	do	8	62 10
100487	Mabel B	do	57	Chas. E. Finigan	Freeport	10	153 90
94833	News Boy	St-Andrews, N.B	16	Arthur Porter, P.-G	Westport	5	43 20
94825	On Time	Weymouth	19	Henry Glaven, P.-G	do	8	51 30
75714	Prince	Yarmouth	10	Samuel Thurber, P.-G	Freeport	6	27 00
100539	Rowena	Digby	10	Warren Snow, P.-G	Digby	* 3	21 60
75864	Roving Lizzie	Weymouth	11	Heber Outhouse, P.-G	Tiverton	5	29 70
83132	Restless	Digby	25	Jackson Coggins, P.-G	Westport	* 7	60 00
100609	Swan	Shelburne	56	Haines, Frères	Freeport	12	151 20
85558	S. A. Crowell	Yarmouth	23	Wallace Gower, P.-G	Westport	8	62 10
80784	Silver Cloud	Digby	45	Hanford Outhouse	Tiverton	11	121 50
75726	Thrush	Yarmouth	13	Jos. W. Moran, P.-G	Freeport	*5	30 10
94694	Utah and Eunice	Digby	33	Haines Bros.	do	8	89 10
88264	Walter J. Clarke	do	20	A. H. Outhouse, P.-G.	Tiverton	*4	40 52
85559	Willie F	Yarmouth	12	Jas. Buckman, P.-G	Westport	6	32 40
74317	Willie	do	22	Johnson Denton, P.-G.	do	*8	56 10

COMTÉ DE GUYSBOROUGH.

41771	Atalia	Guysborough	34	Thos. H. Peeples	Havre du Pirate	4	91 80
43109	Chatham Head	Miramichi	24	Wm. England	Middle-Melford	3	64 80
38418	Dolphin	Arichat	36	Wm. S. Peart	Guysborough	*4	76 38
59470	Dart	Guysborough	44	John J. Sangster	do	*7	100 98

LISTE des primes de pêche payées aux **navires**, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite*.

COMTÉ DE GUYSBOROUGH—*Fin*.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant payé.
							$ c.
83180	Friend	Halifax	17	Luke Mannett	Rivière Larry	5	45 90
80999	Guardian Angel	Guysborough	21	Jos. Fougère, jeune	do	5	56 70
94963	Golden Seal	Halifax	32	Edw. B. Pelrine	do	8	86 40
48356	Henry Fenwick	Guysborough	43	Isaiah Fougère	do	6	116 10
53577	Ilda	Pt-Hawkesbury	27	W. T. England, P.-G.	Middle-Melford	*3	63 79
74355	La Mode	Pictou	26	James O'Neil	Anse de Auld	4	70 20
37551	Leading Star	Halifax	39	James E. Hadley	Guysborough	10	105 30
69964	Lizzie A	Pt-Hawkesbury	23	John F. Reeves. P.-G.	Stn de Mulgrave	4	54 00
88466	Minnie J	Arichat	10	Perry Munroe	White-Head	3	27 00
83838	Ocean Bride	Pt-Hawkesbury	23	Joseph O'Neil	Anse de Auld	3	62 10
80970	Orion	Halifax	24	Hubert Richards	Anse de Charlo	6	64 80
100231	Pearl	do	17	Alex. Keating	Canso	*	22 95
75892	Peter Mitchell	Pt-Hawkesbury	26	Wm. P. Power, P.-G.	Havre du Pirate	6	70 20
48353	Ruby	Guysborough	35	Freeman Myers	do Cole	3	94 50
69192	Village Queen	Halifax	24	Geo. E. Swain	Steep-Creek	5	64 80

COMTÉ D'HALIFAX.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant payé.
90866	Alice	Halifax	11	Abraham Cleveland	Dover-Ouest	*3	25 99
61625	Alpha	do	18	Lindsay Hubley	Village-Français	*	24 30
74020	Addie	do	17	Dennis Fagan	Halifax	3	45 90
90844	Armada	Guysborough	25	Thomas O'Neal	do	8	67 50
57727	Agnes	Halifax	21	Wm. Umlah	do	6	56 70
75848	Annie Gaetz	do	36	John G. Weston	Jeddore-Est	11	97 20
73969	Bertha E	do	21	Chas. Fader	Pointe Mason	4	56 70
90496	Black Prince	do	18	Jas. W. Slaunwhite	Baie-Terence	4	48 60
90721	Brilliant Star	do	36	P. et J. Hartlin	Jeddore-Est	*10	92 79
94662	Bessie Florence	do	12	Chas. W. Twohig	Pennant	3	32 40
100236	Bessie Jennex	do	80	Wellington Jennex *et al*	Jeddore-Est	*15	209 25
96799	Catharine, A. C.	do	17	Hezekiah Cleveland	Dover-Ouest	3	45 90
74071	Condor	do	20	John Julien *et al.*	Chezzetcook-O.	3	54 00
92566	Carrie M	do	12	W. H. Munroe	Sheet-Harbour	2	32 40
85655	Daisy	do	16	Samuel Richardson	Hav. aux Saux	5	43 20
85663	Daring	do	18	Chas. Slaunwhite, aîné	Baie-Terence	3	48 60
85738	Emma F	do	13	Amos Graves	Dover-Est	3	35 10
80832	Ella May	do	16	Amos Murphy	Head-Harbour	*2	36 00
100220	E. J. Smith	do	11	W. McC. Boak	Halifax	3	29 70
90481	Ella D	do	32	Arch. Darrah, aîné	Anse au Hareng	8	86 40
97226	Ellen Maud	do	16	Wm. Flemming, 1er	Havre Ketch	6	43 20
96785	Eva M. B	do	45	Wm. Bonin, *et al.*	Chezzetcook-O.	*8	98 15
92564	Evangeline	do	23	Henry Young, aîné	H. Petpiswick	*3	49 68
100248	Excelsior	do	14	Joseph H. Prest	Baie-Spry	*4	34 02
94636	Fortuna	do	80	Arthur N. Whitman	Halifax	16	216 00
85644	Flora	do	42	Patrick Scallion	Anse au Hareng	10	113 40
100247	Fairy Queen	do	11	Geo. H. Nickerson	Pennant	3	29 70
88227	Fleetwing	do	32	Thos. Lapierre, *et al.*	Chezzetcook-O.	*9	78 56
88357	Floresta	do	57	Jacob Nieforth, *et al*	Seaforth	*15	144 86
55836	Frank Newton	Sydney	41	Theo. Conrod	Sheet-Harbour	*5	89 95
97046	Fredona	Liverpool	12	Edward Sturmy	Baie-Spry	*3	25 92
96782	Glide	Halifax	10	Sidney H. Garrison	Anse à Peggy	*1	20 25
88220	Grandee	do	14	Jno. P. Staunwhite	Baie Terence	3	37 80
100228	Golden Dawn	do	46	Edwd. Conrod, *et al.*	Chezzetcook-E.	*12	119 43
80996	Gertie Bell	Guysborough	15	James York	Passage de l'Est	6	40 50
90489	Green Leaf	Halifax	43	Martin Julien, P.-G.	Chezzetcook-O.	*8	96 77
94979	Gleaner	do	57	Alex. Jennex, P.-G.	Jeddore	16	153 90
69097	Highland Jane	do	32	Geo. Hartlin	Jeddore-Est	11	86 40
83306	Iona	do	26	Andrew Sullivan	Anse au Hareng	8	70 20
100212	James R	do	51	C. et A. Mitchell	Jeddore-Est	14	137 70
94661	L. C. Tough	do	12	John E. Tough	Pennant	3	32 40
75605	Little Annie	do	27	Matthew Lynch	Anse Ferguson	*7	68 35

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Écosse—*Suite.*

COMTÉ D'HALIFAX—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
94665	Louis Luby	Halifax	41	Wm. Lapierre, *et al*	Chezzetcook-O.	*6	83 04
96797	Laura Phœbe	do	18	John Kent	H. Musquodoboit	*3	42 53
96789	Lydia A. Mason	do	39	E. Mason, *et al*	Tangier	10	105 30
85664	Mary E.	do	14	Andrew Twohig	Pennant	3	37 80
100227	May	do	10	Wm. S. Henneberry, a.	Sambro	2	27 00
96805	Maggie May	do	62	Jeremiah Fillis, *et al.*	Chezzetcook-O.	18	167 40
100249	Minnie M.	do	10	Jno. P. Martin	Hav. au Navire	4	27 00
46498	Mariner	do	56	W. C. et J. H. Henley	Baie Spry	9	151 20
83408	M. A. Franklin	do	22	Wm. Stuart, aîné	do	5	59 40
100238	Mary Bell	do	10	Jno. A. McDonald	Anse Harrigan	*3	21 60
85665	Nellie D.	do	12	Daniel Smith	Sambro	4	32 40
80841	Nina	do	14	Wm. Murphy	Owls-Head	4	37 80
100245	Oracle	do	18	Wm. McC. Boak	Halifax	*2	34 02
64018	Ocean Bride	do	23	George Borgal	Havre Plaisant	*4	51 76
92571	Primrose	do	14	Angus Gray	Pennant	3	37 80
100241	Pansy	do	32	Geo. Schnare	do	5	86 40
94677	Progress	do	14	L. Murphy et J. Richardson	Ship-Harbo'r-E.	4	37 80
77787	Rescue	do	20	Henry Fader	Dover-Est	3	54 00
100474	R. Beatrice	do	19	James Morash, jeune	Dover-Ouest	5	51 30
75575	Rising Dawn	do	18	Fred. Boutilier	Havre aux Sauv.	5	48 60
92575	Robinetta	do	14	Hy. Harris	Halifax	5	37 80
100566	Rob S.	do	21	Geo. H. Marryatt	do	5	56 70
53551	Roving Bird	do	24	Jno. Brown	Anse au Hareng.	6	64 80
96806	Rising Sun	do	28	George Julien, P.G	Chezzetcook-O.	* 4	68 04
59462	Rival	do	20	Henry Faulkner	Jeddore	* 5	49 50
100218	Sarah M. W.	do	14	Hezekiah Wambolt	Havre aux Sauv.	4	37 80
64869	Sarah L. Oxner	do	34	Edward Hayes	Anse au Hareng.	10	91 80
97042	Sea Bird	do	17	Seymour Monk	Anse Murphy	4	45 90
37519	Safe Guide	do	36	W. C. Henley	Baie Spry	* 7	91 13
75833	Twilight	do	14	Simon Hubley	Havre aux Sauv.	7	37 80
90494	Two Brothers	do	21	J. Bayers et Jas. Smith.	Hav. Petpiswick	5	56 70
77836	T. W. Smith	do	35	Chas. Beaver	Baie Spry	7	94 50
96781	Venture	do	43	Edward Dempsey	Anse au Hareng.	12	116 10
97086	Veria G	do	54	Chas. W. Hart	Sambro	10	145 80
90485	Violet West	do	36	Thos. A. Gaetz *et al.*	Seaforth	11	97 20
61904	Water Lily	do	14	Isaac Morash	Dover-Ouest	2	37 80
92578	Willetta	do	12	Joseph Gray	Sambro	3	32 40
100226	Willie H. Crosby	do	65	John Julien *et al.*	Chezzetcook-O.	* 9	131 67
83042	Western Belle	Shelburne	23	Boak et Bennett	Halifax	* 6	54 34
90723	Winnie L.	Halifax	31	James J. Gaetz *et al*	Seaforth	* 9	76 10
85378	Zephyr	do	16	Robert Slaunwhite	Baie Terence	3	43 20

COMTÉ D'INVERNESS.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant des primes payées.
71302	Alice	Charlottetown, I.P.-E	10	P. Cormier et D. Aucoin	Chéticamp	6	27 00
83244	Claribel	do	12	Charles Doucet	do	6	32 40
96778	Campania	Pt.-Hawkesbury	11	A. Walter DeGrucy	do	4	29 70
96768	Elizabeth Ann	do	11	Magloire Poirier	Pte-Chéticamp.	4	29 70
96774	Florence	do	11	Thomas Poirier	Chéticamp	4	29 70
96765	Granada	do	58	Jas. MacDonald	Baie Ouest	14	156 60
38468	Hector	Arichat	35	James C. Skinner	Port-Hastings	3	94 50
96772	Laura	Pt.-Hawkesbury	27	Jno C. Munro	Margaree-Har	* 7	68 35
96763	Lelia Linwood	do	67	P. Paint et fils	Pt.-Hawkesbury	11	180 90
96775	Louise	do	11	Placide Boudrot	Chéticamp	5	29 70
96769	Mary Lambert	do	11	Joseph Leblanc	do	4	29 70
96771	Marie	do	10	Xavier Roach	do	4	27 00
69125	May Flower	Halifax	15	Hyacinthe Chiasson	do	6	40 50
96799	Majestic	Pt.-Hawkesbury	12	A. Walter DeGruchy	do	4	32 40

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Écosse—*Suite.*

COMTÉ D'INVERNESS—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
96777	Marie Joseph ..	Pt.-Hawkesbury	11	Victor Roach	Chéticamp	4	29 70
96770	O.L.B	do	12	Gabriel Boudrot	do	4	32 40
96773	Virgin	do	10	Marcelin Leblanc	do	4	27 00
96776	Willie B.	do	11	Charles Roach	do	4	29 70

COMTÉ DE KING.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant des primes payées.
94831	Alert	St-André, N.-B.	15	Ezra A. Munroe	Havre de Hall	2	40 50
80093	Anna K	St-Jean, N.-B.	14	Albert E. Spicer	Harbourville	4	37 80
77732	Heather Bell	Digby	13	Joseph Parker	Havre de Hall	2	35 10
77957	Naomi	St-André, N.-B.	14	Chas. Hagerty	Chipman's Brook	3	37 80
75453	Susan	Windsor	19	Benjamin West	Delhaven	4	51 30
94756	Sarah E. Ells	St-Jean, N.-B.	19	Leonard Houghton	Havre de Hall	4	51 30
59378	Sarah Beach	St-André, N.-B.	28	Fred. Parker	do	4	75 60

COMTE DE LUNENBURG.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant des primes payées.
100578	Avon	Lunenburg	49	James Crouse	Conquerall-Bank	11	132 30
100489	Algoma	do	56	Lemuel Publicover	Anse Getson	10	151 20
94783	Alaska	do	80	Ben. Anderson, P.-G.	Lunenburg	14	216 00
100170	Atlanta	do	80	Freem'n Anderson, P-G	do	14	216 00
100839	Acalia	do	34	Herbert Heckman	do	4	91 80
100472	Arcana	do	80	Alex. Knickle, P.-G.	do	*13	208 29
96831	Argo	do	42	Geo. A. Parker, P.-G.	do	* 6	105 30
94778	Argosy	do	80	Charles Smith, P.-G.	do	*13	208 29
94961	Altona	do	67	Emmanuel Zellers,	do	13	180 90
94790	Abana	do	80	Jno. M. Ritcey, P.-G	Anse Ritcey	14	216 00
100163	Beauty	do	65	J. N. Rafuse, P.-G.	Conquerall	10	165 50
92637	Bertie C. H.	do	80	Thomas Hamm, P.-G.	Lunenburg	14	216 00
94782	Bona Fides	do	80	J. Jos. Rudolph, P.-G.	do	14	216 00
96828	Bonanza	do	80	Charles Silver, P.-G.	do	14	216 00
100571	Britannia	do	80	Charles Smith. P.-G.	do	14	216 00
96823	Burnham H.	do	80	G. Abrah'm Smith, P-G	do	14	216 00
94648	Batavia	do	80	L. B. Currie, P.-G.	Dublin-Ouest	14	216 00
94651	Bessie A.	do	80	Murd. MacGregor, P-G	Anse Ritcey	14	216 00
94647	Bonus	do	80	Jno. M. Ritcey, P.-G.	do	14	216 00
37619	British Queen	do	34	George Hatt	Chester	* 3	63 12
100838	Blanche A. Colp	do	80	C. U. Mader, P.-G.	Baie Mahone	14	216 00
100823	Carrie	do	60	Adnah Burns	Dayspring	13	162 00
90857	Capio	do	72	James Backman	Feltzen-Sup	*11	186 30
100834	Comrade	do	80	B. E. Reinhardt	Pointe-Getson	14	216 00
97084	Calla Lily	do	62	Edmund Hirtle, P.-G.	La Have	* 5	115 90
96825	Cecilia W	do	41	Robert Walfield	Ile La Have	8	110 70
100570	Clarence F.	do	52	David Smith, P.-G.	Lunenburg	12	140 40
90869	Clara E. Mason	do	80	do	do	14	216 00
94646	Carrie C. W	do	80	Martin Westhaver	do	12	216 00
96835	Cora L.	do	80	Albert V. Conrad, P-G.	Parks-Creek	12	216 00
90824	Ceto	do	80	Simon Parks	do	14	216 00
100483	Curfew	do	49	Jno. D. Sperry, P.-G.	Petite-Rivière	11	132 30
100579	Citizen	do	80	Murd. MacGregor, P-G	Anse Ritcey	14	216 00
97081	Carrie	do	80	Elisha Wentzel	do	14	216 00
94643	Carrie M. C.	do	39	Simeon Coolen, P.-G.	Pte au Renard	9	105 30
94658	C. A. Ernst	do	57	Abraham Ernst, P.-G.	Baie Mahone	8	153 90
94645	C. A. Chisholm	do	80	do	do	11	216 00
85642	Charlotte E. C.	do	80	C. U. Mader, P.-G.	do	12	216 00
100159	C. U. Mader	do	80	do	do	14	216 00

Liste des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
100841	Dora	Lunenburg	80	W. F. Acker, P.-G.	Lunenburg	14	216 00
97089	Dictator	do	80	David Smith, P.-G.	do	14	216 00
96826	Director	do	80	do	do	14	216 00
88355	D. A. Mader	do	80	C. U. Mader, P.-G.	Baie-Mahone	12	216 00
97085	D. Cronan	do	59	Lewis Strum	do	12	159 30
96821	Edgar T. Richard	do	55	Elias Richard, jeune	La Have	12	148 50
94650	Elsie	do	47	Jno. Schmeisser	do	8	126 90
94960	Eureka	do	80	Jno. S. Smith	La Have (en bas)	14	216 00
100827	Elnora	do	52	Josiah Gerhardt, P.-G.	Lunenburg	10	140 40
90584	Eldora	do	75	E. Peter Young	do	14	202 50
100151	Erminie	do	80	Wm. Young	Lunenburg	14	216 00
94659	Enterprise	do	80	Wm. Cleversey	Pleasantville	*13	208 29
83308	Ella	Liverpool	10	Jennis C. Hanson	Baie-Mahone	2	27 00
88356	Energy	Lunenburg	80	C. U. Mader, P.-G.	do	12	216 00
92683	Florence M	do	80	Alex. Silver, P.-G.	Lunenburg	12	216 00
100481	Florence	do	29	W. A. Pickels, P.-G.	Baie-Mahone	*7	73 41
97088	Glendale	do	38	Charles Bell, P.-G.	La Have	7	102 60
100480	Gallant	do	57	Elias Richard, P.-G.	do	*10	141 08
100478	Gladiola	do	52	Charles Silver	do	11	140 40
94958	Genesta	do	80	Reuben Romkey	La Have (en bas)	14	216 00
96836	Gleaner	do	80	Wm. C. Acker, P.-G.	Lunenburg	14	216 00
100576	Glad Tidings	do	80	John Geldert, P.-G.	do	14	216 00
94773	Galatea	do	80	Jno. B. Young, P.-G.	do	*13	208 29
90582	G. A. Smith	do	80	Wm. Young, P.-G.	do	14	216 00
100825	Georgina	do	34	James Bell, P.-G.	Dublin (en bas)	7	91 80
97083	Garland	do	51	J. D. Sperry, P.-G.	Petite-Rivière	8	137 70
100488	Gurnet	do	56	Alvin Creaser	Anse Ritcey	10	151 20
90862	Grenada	do	80	Alvin Himmelman	do	14	216 00
100569	Howard Young	do	80	James Young, P.-G.	Lunenburg	15	216 00
100156	Hustler	do	44	L. B. Currie, P.-G.	Dublin-Ouest	9	118 80
90859	Hector W. McG.	do	80	Mur. MacGregor, P.-G.	Anse Ritcey	14	216 00
100161	Hilda Maud	do	37	Adam Selig	Anse Vogler	9	99 90
90825	Henry N. Batchelder	Port-Medway	80	Henry Selig	do	17	216 00
96837	Irvin G	Lunenburg	80	Israel Spindler	Middle-South	14	216 00
100490	Irene M. B	do	66	Eli Ernst, P.-G.	Baie Mahone	12	178 20
59475	Jessen	do	69	J. N. Rafuse, P.-G.	Conquerall	*9	176 99
94970	Joseph O	do	53	Thomas Oakley	La Have	11	143 10
92639	Jennie Miller	do	80	Henry Adams, P.-G.	Lunenburg	14	216 00
94654	J. W. Geldert	do	80	James Geldert, P.-G.	do	14	216 00
94785	J. C. Schwartz	do	80	Chas. Hewitt, P.-G.	do	14	216 00
100164	J. H. Ernst	do	80	S. Watson Oxner	do	14	216 00
96830	J. A. Silver	do	80	Chas. L. Silver, P.-G.	do	14	216 00
100837	J. M. Young	do	80	Wm. Young, P.-C.	do	14	216 00
94789	Joseph McGill	do	80	Henry Ritcey, P.-G.	Anse Ritcey	14	216 00
97092	Lurline	do	57	Leander Corkum	La Have	12	153 90
96833	L. E. Young	do	80	Benj. Anderson, P.-G.	Lunenburg	14	216 00
100835	Lottie B	do	12	Allan R. Morash, P.-G	do	2	32 40
96838	LaFrance	do	80	S. Watson Oxner, P.-G	do	14	216 00
90854	Latona	do	80	James R. Rudolph, P.-G	do	12	216 00
96832	Laura M. Knock	do	80	David Smith, P.-G.	do	14	216 00
100484	Lavanda	do	53	E. Peter Young	do	12	143 10
96827	Leopold	do	80	Ammon Ritcey	Anse Ritcey	14	216 00
83316	Lottie	Port-Medway	80	Samuel E. Teel	Anse Vogler	14	216 00
94780	Lawrence	Lunenburg	80	Abraham Ernst, P.-G.	Baie-Mahone	*15	198 00
94478	Laura C. Zwicker	do	80	do	do	12	216 00
100830	Lorraine C	do	64	Edward Lohnes	La Have (centre)	*6	126 30
96840	May Flower	do	60	Robert Dawson, P.-G.	Bridgewater	9	162 00
100840	Maritime	do	59	Frs. Himmelman	La Have	13	159 30
100574	Melrose	do	71	Alvin Naugler	do	11	191 70
100573	Marsala	do	38	James Shankle, P.-G.	do	* 6	85 50
90823	Miletus	Port-Medway	80	John Shankle, P.-G.	do	12	216 00
100484	Mystic Tie	Lunenburg	64	Josiah Conrad	La Have (en haut)	12	172 80

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.,—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
92640	Minerva	Lunenburg	80	Wm. C. Acker, P.-G.	Lunenburg	12	216 00
94772	Molega	do	80	Benj. Anderson, P.-G.	do	14	216 00
94775	Malabar	do	80	R. H. Griffiths, P.-G.	do	14	216 00
92633	Magnolia	do	80	Joshua Heckman, P.-G	do	12	216 00
74319	Merino	do	46	J. Jos. Rudolph, P.-G.	do	* 6	103 50
92635	M. B. Smith	do	80	Wm. C. Smith, P.-G.	do	14	216 00
92632	Monarch	do	80	J. H. Wilson, P.-G.	do	14	216 00
97100	Maggie M. W	do	80	do	do	14	216 00
100153	Milo	do	80	J. Wm. Young, P.-G.	do	14	216 00
94777	Maurice C. Geldert.	do	80	Jno. B. Young, P.-G.	do	14	216 00
97052	Minnie Maud	Liverpool	80	J. S. Wolf	Dublin-Ouest	*14	208 80
100162	Magic	Lunenburg	45	J. D. Sperry, P.-G	Petite-Rivière.	8	121 50
100562	Millie L. E	do	65	Abraham Ernst, P.-G.	Baie Mahone	12	175 50
100485	Nightingale	do	52	Wallace Haughn	La Have	*11	134 55
90827	Nyanza	do	80	Elias Walters	Lunenburg	13	216 00
94966	Nicanor	do	79	Davis Westhaver	do	12	213 30
92636	Nonpareil	do	80	John Zink, P.-G	do	14	216 00
100831	Nantasket	do	80	Robert Parks	Park-Creek	14	216 00
88342	Nova Zembla	do	79	Joseph Ham, P.-G	Baie Mahone	12	213 30
88603	Nokomis	do	80	C. U. Mader, P.-G	do	*13	208 29
94641	Ovando	do	80	Jeffrey Publicover	Anse Getson	12	216 00
100577	Oddfellow	do	58	Thomas Hamm, P.-G.	Lunenburg	* 9	137 04
85562	Oresa	do	14	Alex. Knickle, P.-G.	do	* 3	33 08
94779	O. P. Silver	do	80	Chas. L. Silver, P.-G.	do	14	216 00
94786	Ontario	do	80	Benj. C. Smith	do	13	216 00
100157	Orinoco	do	56	Wm. Westhaver	do	12	151 20
100477	Pilot	do	42	W. N. Reinhardt, P.-G	Pointe Getson	9	113 40
100483	Puma	do	58	Arthur Pentz	La Have	*15	151 71
100836	Panama	do	80	Henry Adams, P.-G.	Lunenburg	14	216 00
100486	Pandora	do	53	Benjamin Lohnes, P.-G	do	12	143 10
94774	Puritan	do	80	TheophilusCreaser, P G	Anse Ritcey	14	216 00
100572	Rowena	do	51	Wm. Schmeisser	La Have	12	137 70
96834	Robert F. Mason	do	80	Martin Mason, P.-G.	Lunenburg	14	216 00
100473	Rapture	do	57	Alvin Moser, P.-G	Middle-South	12	153 90
90593	Ralph	do	51	Solomon Smith	Anse Ritcey	11	137 70
94787	Samoa	do	80	James Geldert, P.-G.	Lunenburg	14	216 00
90868	Sadie	do	79	Chas. Smith, P.-G	do	12	213 30
100471	Secret	do	80	Jno. B. Young	do	14	216 00
100829	Stranger	do	11	Garret Richard	Pleasantville	3	29 70
94962	Stella E	do	80	Reuben Ritcey	Anse Ritcey	14	216 00
88349	Senovar	do	80	Nathan Hiltz	Rivière Martin	14	216 00
100165	Snow Queen	do	67	Leander Meisner, P.-G	Pointe Martin	12	180 90
100475	Tartar	do	61	W. N. Reinhardt, P.-G	Anse Getson	13	164 70
100154	Triton	do	60	Refus Parks	La Have	14	162 00
100476	Tokalon	do	52	James Richard	do	* 9	122 85
100575	Tyler	do	54	W. A. Zwicker, P.-G.	Lunenburg	10	145 80
94657	T. W. Langille	do	71	Francis Conrad, P.-G	Middle-South	14	191 70
92623	Torridor	do	80	Mur. MacGregor, P.-G	Anse Ritcey	14	216 00
97098	Urania	do	80	David Heisler, P.-G.	Lunenburg	14	216 00
97099	Union	do	78	Wm. Smeltzer	do	12	210 60
100826	Vandala	do	72	Albert McKeen, P.-G.	Conquerall	10	194 40
94956	Venezuela	do	80	Isaac Corkum, P.-G.	La Have	12	216 00
94776	Volunteer	do	80	Stannage Creaser	La Have (en bas)	14	216 00
100479	Venator	do	57	James R. Rudolph, P.-G	Lunenburg	10	153 90
90597	Vivian	do	80	A. H. Zwicker, P.-G.	do	*11	192 87
83164	Valiant	do	80	Thomas A. Cook	Anse Ritcey	12	216 00
85635	Vanilla	do	80	Jno. M. Ritcey	do	12	216 00
100821	Venus	do	76	Jacob Hiltz	Baie Mahone	12	205 20
94649	Valenar	do	80	Nathan Hiltz, P.-G.	Rivière Martin	12	216 00
94953	W. D. Richard	do	80	W. N. Reinhardt, P.-G	Anse Getson	17	216 00
94642	Winnie C.	do	55	Edmen Walters, P.-G.	La Have	13	148 50
96829	Wisteria	do	80	Free'n Anderson, P.-G.	Lunenburg	14	216 00
100152	Werra	do	80	David Smith, P.-G.	do	14	216 00

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
100842	W. H. Walters	Lunenburg.	80	Thomas Walters, P.-G.	Lunenburg......	*13	208 29
94967	White Cloud. ..	do	80	C. U. Mader.........	Baie Mahone ...	14	216 00
100833	Yucatan...........	do	80	J. Jos. Rudolph, P.-G.	Lunenburg.	14	216 00

COMTÉ DE QUEEN.

97048	Annie & Lizzie.....	Liverpool.....	39	Wm. B. Verge... ...	Port-Medway...	9	105 30
85564	Bessie Williams....	Barrington.	77	A. W. Hendry......	Liverpool..	10	207 90
85470	Glenora.	Liverpool.......	76	James C. Inness......	do	* 9	194 94
103191	Jennie B	do	13	Newton Dexter.. ...	Brooklyn.	5	35 10
103192	Lillian	do	65	A. W. Hendry........	Liverpool	13	175 50
75762	May Queen........	do	17	Ed. T. Campbell......	Port-Medway...	3	45 90
83310	Myosotis	Port-Medway...	80	Edwin Morine........	do ...	15	216 00
61916	Only Son..........	Liverpool	16	Wm. Conrad..........	Liverpool	7	43 20
103194	Oressa	do	10	Winnet Arnold..... ..	Port-Medway...	* 2	22 50
90832	Ronald H. C.	Port Medway...	55	L. B. Cohoon.	do ...	11	148 50
103193	Startle	Liverpool	11	J. Albert Wagner.....	do ...	3	25 99
97041	W. H. Smith	do	43	Willard Godfrey.... .	Brooklyn.	* 9	110 30

COMTE DE RICHMOND.

69143	Arequipa..........	Arichat.........	36	Philip Gruchy.......	D'Escousse.	* 5	89 10
83084	Annie A.	Port-Hawkesb'y.	22	F. L. Malzard	Arichat..... ...	4	59 40
83086	Ada M	do ..	20	William Burk.........	Riv. Bourgeois..	5	54 00
77544	Alpha............	Arichat.........	42	Wm. Levesconte......	D'Escousse.	11	113 40
88456	Alice May.........	do	39	do	do	9	100 04
36474	Alexander Fraser .	Lunenburg.	32	Anselme Sampson.....	Riv. Bourgeois..	* 9	86 40
77851	Buxom.	Sydney.........	11	Thos. McGrath.......	L'Ardoise extér.	4	29 70
35996	Blue Bell	Arichat.........	25	David Gruchy	D'Escousse......	9	67 50
94680	Bonnie Glen.... .	Halifax.........	17	Sylvestre Boudrot.....	Petit de Grat...	4	45 90
54156	British Lady	do	19	Albert Joyce	R. des Habitants	2	51 30
75561	Boreas.	Lunenburg	41	Jno. Colford	Port-Richmond .	12	110 70
38501	B. Weir & Co.....	Arichat	25	Celestin Cordeau......	Riv. Bourgeois..	7	67 50
88459	Caroline...........	do	12	Wm. Babin......	Arichat....... ..	* 2	27 00
72061	C. P. M...........	do	22	Désiré Burke..........	Riv. Bourgeois..	6	59 40
74100	Candid	do	23	do	do ..	7	62 10
72058	Daisy	do	34	Placide Richard.......	Arichat..... ...	3	91 80
72052	Day Spring........	do	52	Chas. Leblanc	Arichat-Ouest ..	4	140 40
80994	Espérance.........	Guysborough ...	10	Jos. Petitpas	Arichat.........	* 2	18 90
75616	Eliza Jane...	Shelburne	22	Alexis Vigneau......	do	3	59 40
77822	Eliza Smith........	Arichat	44	Alexander Poirier.....	L. D'Escousse..	*11	113 85
75569	Empress	Lunenburg	47	Célestin Poirier.......	do ..	13	126 90
83083	Emma Proctor.....	Pt-Hawkesbury.	41	Edward Proctor	R. des Habitants	5	110 70
83395	Elerie.......... ...	Halifax.........	29	Jno. G. Murray......	Port-Richmond..	3	78 30
38477	Elizabeth..........	Arichat.........	18	Placide Burke	Riv. Bourgeois..	* 5	44 55
74116	Fama	Halifax.........	44	Wm. Levesconte......	D'Escousse......	11	118 80
88462	Fannie S....	Arichat.........	28	Daniel Sampson	Riv. Bourgeois..	9	75 60
88599	Guide.............	Halifax.........	38	Edouard Poirier	L. D'Escousse ..	12	102 60
38481	G. H. B...........	Arichat.........	35	Placide Forgeron......	Arichat-Ouest ..	* 3	82 68
90734	Helen M. Crosby ..	Pt-Hawkesbury.	64	Jas W. Cruickshanks.	Port-Richmond..	15	172 80
88468	Irene.	Arichat.........	12	D. M. Gruchy	Petit de Grat...	3	32 40
96764	Ida C. Spoffard....	Pt-Hawkesbury.	54	Robert Murray	Port-Richmond..	6	145 80
88451	Jubilee............	Arichat..... ...	34	D. Gruchy..	D'Escousse	* 9	87 21
85560	Jacques...........	Yarmouth......	58	Frédéric Poirier..... .	do	*12	145 42
83135	J. B. M...........	Halifax.........	20	Samuel Burke	Saint-Pierre	6	54 00
38486	Julia..............	Arichat..... ...	20	Louis Burke	Riv. Bourgeois..	6	54 00
80972	John Vincin.......	Sydney	17	Peter Burke..........	do ..	6	45 90

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc. Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE RICHMOND—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
88467	Katie	Arichat	11	Alfred Meunier	Arichat-Ouest	3	29 70
72070	Lennox	do	46	D. Gruchy	D'Escousse	*11	119 03
75875	Lida & Lizzie	do	56	Wm. Levesconte	do	*12	145 39
38516	Lady of the Lake	do	26	Peter Landry	Saint-Pierre	7	70 20
88455	Laura Victoria	do	39	John Manger	D'Escousse	11	105 30
72071	Lumen Diei	do	20	Urbain Sampson	Riv. Bourgeois	* 5	46 30
88464	Mary E.	do	10	Chas. DeWolfe	Arichat	3	27 00
38417	Messenger	do	30	Rennie Fougère	Poulamond	10	81 00
100240	Merrimac	Halifax	58	Albert Martel	D'Escousse	14	156 60
88463	Maria	Arichat	14	Andrew Boudrot	Petit de Grat	3	37 80
69969	Morning Light	Pt-Hawkesbury	39	David Walker	Basin	4	105 30
83100	Morning Star	do	13	Albert Boudrot	R. des Habitants	3	35 10
72066	Mary L.	Arichat	19	Peter Burke	Saint-Pierre	5	51 30
38522	Mary	do	23	Isaiah Boudrot	Riv. Bourgeois	7	62 10
72063	May Flower	do	12	John Burke	do	5	32 40
88431	May Flower	Halifax	21	Docité Fougère	do	7	56 70
74365	Nova Stella	Arichat	53	Léon Poirier	D'Escousse infér.	14	143 10
72048	Neptune	do	26	Henry Sampson	Riv. Bourgeois	* 5	64 35
54139	Ocean Belle	Halifax	20	Isidore Fougère	Poulamond	* 6	47 26
61630	Olive J.	do	57	John Malcolm	Port Malcolm	7	153 90
74332	Proditor	do	54	Arthur Poirier	D'Escousse infér.	*14	140 94
72067	Philomen D	Arichat	22	James Walker	Basin	3	59 40
38462	Partners	do	26	Thomas Sampson	Riv. Bourgeois	* 6	65 19
73119	Royal	Halifax	12	Isaac Dugas	Arichat-Ouest	2	32 40
88439	Ripple	do	20	Isidore Boudrot	Petit de Grat	4	54 00
75763	Ripple	Arichat	17	Dan. McDonald	Basin	2	45 90
88452	R. Ferguson	do	24	Maurice Burke	Saint-Pierre	7	64 80
64033	Ripple	Port-Hawkesb'y	34	Geo. H. Cruickshanks	Port-Richmond	* 3	80 33
37612	Sea Slipper	Lunenburg	41	Charles Major	Cap La Ronde	11	110 70
51781	S. E. Cove	Halifax	54	F. W. Bissett	Riv. Bourgeois	14	145 80
88465	Stella	Arichat	46	A. J. Boyd	do	12	124 20
85645	Sissie Belle	Halifax	40	Patrick Paté	do	* 8	93 28
92599	Thistle	Sydney	11	L. Manbourquette	L'Ardoise	3	29 70
38480	Two Brothers	Arichat	32	Simon Landry	Riv. Bourgeois	8	86 40
61990	Union	Halifax	20	Arthur Leblanc	Arichat	2	54 00
71034	Vanguard	Barrington	47	Dominique Boudrot	Petit de Grat	7	126 90
57662	Village Bride	Halifax	24	Peter Malcolm	Port-Malcolm	* 5	59 40
94666	Winged Arrow	do	56	Thomas Boudrot	Poulamond	*13	145 80

COMTÉ DE SHELBURNE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
90655	Annina	Yarmouth	12	Barry Atkinson	Côté Sud	* 6	30 09
90426	Amanda	Barrington	39	Henry D. Cook	do	10	105 30
71032	Arthur	Yarmouth	22	Edgar Nickerson	do	8	59 40
97034	A. D'E.	do	22	David H. Blades	Havre de Wood.	6	40 50
100612	Ardella	Shelburne	10	Jerry Belong	Green-Harbour	4	27 00
100620	Alina	do	80	Churchill Locke	Lockeport	20	216 00
100617	Altona	do	28	C. Locke et Cie	do	8	75 60
94632	A. C. Greenwood	do	15	Chas. E. Hagar	Baie Ronde	5	40 50
100813	Blanche	Barrington	24	Jno. T. Duncan	Havre de Clarke	9	64 80
97028	Bertha	Yarmouth	10	Austin Williams	Green-Harbour	4	27 00
88551	Blanche M. Thorbourn	Shelburne	80	John H. Thorburn	Baie Jordan	*16	186 56
100604	Bella H. McKinnon	do	35	C. Locke et Cie	Lockeport	9	94 50
85490	Billy Browne	do	80	Enos Churchill	do	17	216 00
61905	Champion	Liverpool	14	Leslie Hopkins	Pointe-à-l'Ours	* 4	29 70
94942	Cornella	Shelburne	23	Jno. P. Gardner	Havre de Clarke.	9	62 10
90434	C. A. Goreham	Barrington	33	C. A. Goreham	Havre de Woods	* 6	65 13
96970	Charlie Richardson	Shelburne	26	Jno. B. Harding	Rockland	9	70 20

Liste des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE SHELBURNE—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
61586	Cepola	Shelburne	80	W. A. McDonald	Lockeport	12	216 00
100605	Dawn	Barrington	49	A. N. Smith	Barrington	* 7	104 75
90855	Delta	Shelburne	25	Leander McKenzie	Green-Harbour	* 6	59 07
75624	Dwina	do	52	Wm. Lloyd	Lockeport	13	140 40
83492	Dessie	Liverpool	11	E. A. Capstick	do	4	29 70
100613	Dove	Shelburne	80	Jno. M. Harding	Osborne	8	216 00
90644	Eva Mc	Yarmouth	19	James E. Smith	Pointe à l'Ours	3	51 30
77603	Eldon C	Barrington	26	James F. Snow	Port la Tour	* 5	57 05
97023	Edwina	do	11	Henry D. Cook	Côté Sud	* 4	26 73
96976	Edith	Shelburne	40	Enos Churchill	Lockeport	9	108 00
88545	Ella Maud	do	55	Thos. Hayden	Osborne	11	148 50
85731	Eva L. H	do	62	Albert Thorburn	Pointe de Sable	*11	160 43
100615	Eddie	do	52	Jno. A. McGowan	Shelburne	* 8	110 34
85476	Fleetwing	Shelburne	11	Wilson Sperry	Green-Harbour	5	29 70
100818	Geneva Ethel	Barrington	29	Henry A. Kenny	Havre de Clarke	10	78 30
85503	G. P. Taylor	Yarmouth	13	Erastus Nickerson	do Wood	*4	27 58
90437	Geneva Myrtis	Barrington	32	P. W. Stoddart	do do	12	86 40
80831	Glide	Lunenburg	16	Frank McKenzie	Rockland	*5	39 60
100326	Helena	Yarmouth	14	Wm. McNair	Argyle-Sound	6	37 80
100815	Happy Home	Barrington	10	Harvey Slate	Cap du Nègre	5	27 00
90879	Hope	do	22	Smith A. Nickerson	Havre de Clarke	*7	52 80
90647	Hattie Emeline	Yarmouth	11	Chas. A. Reynolds	Port La Tour, en haut	6	29 70
80799	Hattie T	Digby	16	Isaac Nickerson	Havre de Shag	*7	40 50
97057	Horace B	Liverpool	14	Geo. Hiltz	Brighton	6	37 80
103174	Iona	Shelburne	15	Allison McLean	Petit-Havre	5	40 50
100607	Icelda	do	19	Kelly McMillan	Louis-Head	5	51 30
90440	Jennie Frederica	Barrington	40	Peter Kenney	Havre de Clarke	9	108 00
88554	Jersey Lilly	Shelburne	80	Enos Churchill	Lockeport	*15	209 25
94911	John Purney	do	80	Geo. H. King	Pointe de Sable	*21	211 10
73967	Kate	Liverpool	14	Churchill Locke	Lockeport	*4	31 50
77957	Kedron	Annapolis	22	do	do	8	59 40
90438	Lark	Barrington	13	Samuel Atwood	Barrington	*5	32 17
100817	Little Dorrit	do	64	A. N. Smith	do	15	172 80
80624	Lima	Yarmouth	12	Joshua Nickerson	Pointe à l'Ours	*5	29 70
100320	Lena	Barrington	13	Albert S. Swim	Have de Clarke	*6	32 60
90429	Lettie May	do	10	Chesley Nickerson	Côté Sud	*4	24 30
100606	Myra Louisa	do	17	Robert Low, aîné	Havre de Clarke	7	45 90
100816	Mattie Morrissey	do	24	David G. Morrissey	do	9	64 80
88271	Magellan Cloud	Shelburne	20	Melvin Atkinson	Newellton	*6	50 15
75550	Martino	Barrington	12	James Nickerson	H. de Wood, en h.	*2	21 60
103175	Myrtle	Shelburne	10	George S. Decker	Petit-Havre	3	27 00
103177	May Flower	do	12	Alfred Swim	do	4	32 40
100619	Mary E. Harlow	do	80	C. Locke et Cie	Lockeport	20	216 00
85488	Mable Somers	do	80	Enos Churchill	do	*14	202 50
83493	Mary C	Liverpool	80	Wm. McMillan	do	19	216 00
103173	Mabe	Shelburne	21	Jno. Matthews	Ragged Island	6	56 70
83434	Mary May	Barrington	20	Peter M. Crow	Pointe de Sable	*6	47 26
92568	Mary Kate	Halifax	13	W. B. Laurence	Shelburne	*1	21 94
72977	Nellie H. Ham	Digby	26	J. Lewis Nickerson	Havre de Clarke	9	70 20
90439	Oscar F	Barrington	18	P. W. Penny	Côté Sud	6	48 60
96977	Oriole	Shelburne	44	C. Locke et Cie	Lockeport	6	118 80
100319	Rob Roy	Yarmouth	12	Robert Low, aîné	Havre de Clark	*7	30 38
92320	Rialto	Shelburne	46	Albert Thorburn	Pointe de Sable	11	124 20
85390	Susan C	Barrington	21	Peter P. Smith	Centreville	6	56 70
100325	Starlight	Yarmouth	10	Stephen M. Goodwin	Havre de Clarke	*5	24 75
90433	St. Ann	Barrington	11	John W. Kenny	do	5	29 70
90648	Stranger	do	15	Reuben Penny	Stoney Island	7	40 50
100616	Sea Slipper	Shelburne	11	Ross Enslow	Green-Harbour	3	29 70
85483	Sarah H. Seaton	do	80	C. Locke et Cie	Lockeport	*15	198 00
100814	Three Sisters	Barrington	10	George Crowell	Pointe à l'Ours	4	27 00
90894	Theresa	Yarmouth	18	Eldridge Newell	Havre de Clarke	*6	45 13
90893	Thomas H	do	13	Owen Nickerson	do	9	35 10
96961	Tivoli	Shelburne	24	Wm. J. Doane	Tête-Rouge	6	64 80

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Écosse—*Suite.*

COMTÉ DE SHELBURNE—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées. $ c.
90895	Union St. Pierre...	Yarmouth.....	19	Frank Nickerson.....	Havre de Clarke	8	51 30
100811	Vesta Pearl........	Barrington.....	40	A. K. Smith..........	Newellton......	*7	91 80
100608	Vesper............	Shelburne......	14	Peter Decker.........	Petit.Havre	5	37 80
100812	Wyvern...........	Barrington.....	25	James E. Swim.......	Havre de Clarke	*10	64 44
90430	Will Carleton.. ...	do	80	Geo. L. Nickerson.....	Port La Tour...	16	216 00
85541	Willie M..	Yarmouth.. ..	24	Herbert Kendrick. ..	Havre de Shag..	*8	61 20
10611	Water Sprite......	Shelburne......	50	Edgar L. Nickerson...	do Wood.	*14	130 50
100618	Willie............	do	80	Jno. A. McGowan....	Shelburne	*17	204 64
77744	Whip-poor-Will....	do	17	Jno. P. Littlewood.. .	Black-Point	5	45 90
75722	Yuba.............	Yarmouth......	15	Chas. E. Crowell	Port La Tour...	*6	37 61

COMTÉ DE VICTORIA.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées. $ c.
92608	Sadie M.........	Sydney.......	11	Dan. McLeod.........	Baie du Sud ..	*4	26 73

COMTÉ D'YARMOUTH.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées. $ c.
88586	Alma..	Yarmouth	18	Wm. Kinney	Argyle inférieure	8	48 60
94980	Aurore............	do	80	Leon D'Eon....	Pubnico-Ouest ..	*18	210 32
69217	Chlorus...........	do	57	R. C. Teed	Darling-Lake. ..	*9	146 21
103051	Carrie May.......	do	25	Peter A. Amiro. . .	Pubnico-Ouest..	*3	45 00
94977	Civilian...... .. .	do	80	David L. Amiro.. ..	do ..	18	216 00
85536	Circassian...	do	80	A. F. Stoneman et Cie	Yarmouth......	24	216 00
66679	Diploma	do	80	Simon D'Eon.........	Pubnico-Ouest..	19	216 00
90871	Dora..............	do	63	A. F. Stoneman et Cie	Yarmouth......	*19	165 85
97036	Eva.	do	10	Gabriel Bourque ..	Pte de l'Ecluse.	*3	23 63
85551	Ethel.............	do	80	J. H. Porter et Cie....	Tusket-Wedge ..	19	216 00
90654	Flora.............	do	64	David D'Entremont...	Pubnico-Ouest ..	*20	168 69
94972	Frorence...	do	11	Joshua Boudreau......	Tusket-Wedge ..	5	29 70
90885	Georgina....	do	80	H. et N. B. Lewis.....	Yarmouth......	22	216 00
85554	Hazel Glen.......	do	80	Arthur D'Entremont..	Pubnico-Ouest ..	23	216 00
100327	Hattie.	do	10	Robt. Ellenwood......	Yarmouth......	7	27 00
80643	Hazel Dell.........	do	80	Parker, Eakins et Cie.	do	*13	195 75
88587	Jessie May.	do	14	Angus Daley...... ...	Pubnico-Head ..	7	37 80
80641	Jonathan.........	do	68	Chas. T. D'Entremont.	Pubnico-Ouest..	*17	173 94
88581	Kingfisher.........	do	47	A. F. Stoneman et Cie	Yarmouth......	*16	123 17
90642	Komaroff.... .. .	do	10	Thos. A. Crosby.. ...	do	*2	9 00
100329	La Rose.....	do	13	Hilaire Bourque	Ruis. à l'Anguil.	*5	32 18
51972	Lydia Ryder.	do	57	J. J. D'Entremont, P.-G	Pubnico-Ouest ..	21	153 90
90887	L'Etoile...........	do	48	J. H. Porter et Cie....	Tusket-Wedge..	*12	110 55
80614	Louise.....	do	80	do	do ..	17	216 00
90874	Maggie Bell.......	do	10	Dominique Miuse.....	Petite Rivière...	*3	19 29
88596	M. A. Louis......	do	64	Francis D'Eon, P.-G ..	Pubnico-Ouest ..	*19	168 48
74339	Maitland........	do	45	Frank Harris.........	Sandford	7	121 50
74322	Morning Star	do	25	J. B. Lewis....... ...	Yarmouth......	*	33 75
88583	Mary Odell	do	14	David Smith..........	do	3	37 80
85539	Maggie Jane.	do	12	Wm. H. Robbins......	Port-Maitland ..	*2	24 30
90659	N. A, Laura.......	do	59	Thadée D'Entremont..	Pubnico-Ouest ..	18	159 30
90892	Nellie.............	do	59	J. H. Porter et Cie ...	Tusket-Wedge..	19	159 30
85553	Onyx	do	80	Parker, Eakins et Cie..	Yarmouth... .	*18	210 32
90873	Primrose	do	34	Wm. McKenzie.	Port-Maitland ..	11	91 80
75596	Ripple.............	do	19	Daniel Stoddart..... .	Yarmouth.....	* 4	42 76
85535	Sigefroi..	do	41	George Beveridge.....	Melbourne......	* 5	76 65
83254	Sea Foam	Annapolis	28	John T. Amiro..	Pubnico-Est, inférieure.......	* 6	63 00
100313	Souvenir	Yarmouth......	71	Sylvain D'Entremont..	Pubnico-Ouest ..	20	191 70
100323	Senora	do .. .	80	Marc A. Surette......	do ..	20	216 00

Liste des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE YARMOUTH—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
88589	Sandford	Yarmouth	20	Abram Thurston	Sandford	* 4	48 60
77956	Speed	do	13	Joseph H. Eldridge	Milton	2	35 10
95962	Sunrise	do	19	James Crosby	Yarmouth	3	51 30
75724	Sea Foam	do	75	J. H. Porter et Cie	Tusket-Wedge	20	202 50
42072	Ulrica	do	20	Addison Morton	Argyle inférieure	* 3	37 13
88597	Uncle Sam	do	80	James Amiro	Pubnico-Ouest	23	216 00
90882	Will-o'-the-Wisp	do	51	A. F. Stoneman et Cie.	Yarmouth	*17	133 88
90896	Wapiti	do	80	do	do	18	216 00
90897	Wrasse	do	56	do	do	10	151 20

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

COMTÉ DE CHARLOTTE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées. $ c.
94727	Aurelia	Saint-Jean	22	James Scovil	Flagg's-Cove	3	59 40
94708	Annie Eliza	Digby, N.-E	62	D. et O. Sproule	Digby	* 9	159 03
83478	Argyle	Saint-André	10	George Fernald	Seeley's-Cove	* 2	22 50
83469	Austin P	do	12	Daniel Richardson	Lord's-Cove	* 3	25 92
64011	Bee	do	18	Blan. Fletcher	Wilson's-Beach	3	48 60
88409	Carrie	Digby, N.-E	12	Thomas Cook	Flagg's-Cove	2	32 40
59375	Cadet	Saint-André	19	Ethelbert Savage	Wilson's-Beach	*	25 65
35338	Caroline	do	18	Henry Stuart	Lord's-Cove	* 1	29 16
74326	Dreadnaught	Yarmouth, N.-E.	19	Alfred Stanley	Flagg's-Cove	3	51 30
92515	Dispute	Saint-André	13	Fred. Russell	Anse au Phoque.	3	35 10
92503	Defiance	do	16	Frank Calder	Welchpool	3	43 20
59373	E. M. Oliver	do	14	Sydney Justason	Pennfield-Centre	* 3	14 18
80803	Exenia	Windsor, N.-E.	18	Wm. F. Parker	Havre au Castor.	3	48 60
92516	Emma	Saint-André	22	Robert Ellis	Lepréau	5	59 40
80882	Ella Mabel	do	14	Walter Calder, jeune	Welchpool	3	37 80
88280	E. B. Lane	do	12	Frederick Tewksbury	Iles Ouest	*	16 20
92505	Edith R	do	47	Charles Conly	Ile du Daim	5	126 90
97146	Free Trade	do	10	George Lahey	Flagg's-Cove	2	27 00
88276	Falcon	do	12	James Brown *et al*	Wilson's-Beach	3	32 40
94834	Flora Wooster	do	22	Andrew McGee	Back-Bay	* 1	39 60
92511	Fleetwing	do	11	Ben. H. Cosseboom	White-Head	2	29 70
59379	Gazelle	do	47	Wm. Watt	Flagg's-Cove	* 3	84 60
91150	Gleaner	do	13	Victoria Cook	Back-Bay	3	35 10
94835	Georgie Linwood	do	25	Wm. Hawkin *et al.*	Havre au Castor.	7	67 50
59396	Gertie Westbrook	do	16	James Cline	Lord's-Cove	*	21 60
92508	Grey Eagle	do	13	Nehemiah Mitchell, aîn	Welchpool	*	17 55
83463	Havelock	Saint-André	33	Wm. James	Wilson's-Beach	5	89 10
80650	Happy Home	Yarmouth, N.-E.	14	Jno. A. Doon, *et al.*	Black's-Harbour	3	37 80
92507	Kinetics	Saint-André	10	Andrew McGee	Back-Bay	3	27 00
77783	Lost Heir	Pt-Medway, N.E	15	Chas. Dixon	Flagg's-Cove	*4	36 45
77766	Laconic	Shelburne, N.-E.	15	Jno. Dixon	do	4	40 50
88407	Linnett	Digby, N.-E	15	Jas. Scovil	do	2	40 50
88273	Lillian E	Saint-André	13	Andrew McGee	Back-Bay	*2	29 25
59342	Lizzie McGee	do	14	do	do	*2	25 20
59395	Little Minnie	do	14	Joseph McGee	do	4	37 80
83426	Louisa	Saint-Jean	16	Wm. Shaw	Lepréau	5	43 20
77965	Lydia B	Saint-André	18	Jno. M. Calder	Welchpool	3	48 60
75598	Lizzie Jane	Digby, N.-E	18	Chas. Green	Fairhaven	* 2	40 50
59388	Letitia	Saint-André	10	L. B. Guptill	Woodward's-Cove	3	27 00
59321	Little Nell	do	21	Wm. McLellan	Welchpool	4	56 70
92501	Maby	do	11	Jno. Kelly	Flagg's-Cove	3	29 70
92514	Maggie Jane	do	10	Jno. Thomas	do	3	27 00
88277	Maggie Jane	Saint-Jean	18	Thomas Bright	Seely's-Cove	2	48 60
94837	Olga	Saint-André	11	Thomas Richardson	Lord's.Cove	* 1	19 80
92518	Peril	do	18	Geo. Dixon *et al.*	Havre au Castor.	3	48 60
75591	Rise and Go	do	16	Wm. Searles	Wilson's-Beach	3	43 20
75547	River Rose	Barrington, N.-E	13	John Wills	Grand-Manan	5	35 10
88272	Simeon H. Bell	Saint-André	14	Chas. Dixon	Flagg's-Cove	3	37 80
59357	Silver Bell	do	13	J. et R. Malloch	Wilson's-Beach	* 2	29 25
88284	Sea Foam	do	13	Dan. Leavitt	Back-Bay	1	21 93
97145	Thistle	do	12	Frank Ingersoll	Flagg's-Cove	2	32 40
59387	Telephone	do	19	Chas. H. Greenwood	Wilson's-Beach	* 5	43 98
88414	Trumpet	Saint-Jean	20	Geo. U. Wright *et al.*	Havre au Castor.	* 4	48 60
94832	Venus	Saint-André	42	Simon Brown	Wilson's-Beach	6	113 40
88282	Veritas	do	10	Simon Leonard	Iles Ouest	*	13 50
103111	Volunteer	do	13	A. W. Ingersoll	Woodward's-Cove	3	35 10
77969	Wave Queen	do	11	H. W. Foster	Grand-Havre	4	29 70
83427	Zoulou	Weymouth, N.-E	12	Eben Gaskill	Flagg's-Cove	3	32 40

Liste des primes de pêche payées aux **navires**, etc.— Nouveau-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées. $ c.
96739	Angelina	Chatham	14	Octave Gionet	Caraquet	3	37 80
103085	Argentina	do	12	Vital Lanteigne	do	3	32 40
103071	Anglesea	do	12	Hyacinthe Boutilier	do	3	32 40
100984	Alice	do	11	Charles DeGruchy	do	3	29 70
100987	Arabi	do	12	Philip Rive	do	3	32 40
100990	Alberta	do	11	do	do	3	29 70
100960	Annie M	do	11	W. S. Loggie	Chatham	3	29 70
103073	Anna	do	11	do	do	* 2	24 75
103081	Albatross	do	13	Thomas Ahier	Shippégan	4	35 10
92419	Anna	do	12	Docité Chiasson	Lamèque	3	32 40
72099	Adelina	do	12	Auguste Poulin	do	* 1	21 60
97194	Alika	do	12	Lange Poulin, aîné	do	3	32 40
100309	Adeline Gladys	do	10	Richard Young	Petite Lamèque	3	27 00
103275	Anna Helen	do	11	Colin C. Turner	Tracadie	3	29 70
100983	Bee	do	11	Charles DeGruchy	Caraquet	* 2	24 75
100299	Blanchard	do	12	Peter Fiott	do	3	22 40
100780	Britannic	do	12	Colson Hubbard	do	4	32 40
100909	Bluenose	do	11	Joseph Sewell	do	3	39 70
100975	Big Bear	do	10	Robt. Young et Fils	do	* 2	22 50
100783	Belle	do	11	do	do	3	29 70
61431	Bee	do	11	Paul Noël	Lamèque	3	29 70
72079	Betsey	do	13	Sébastien Noël	Petite Lamèque	3	35 10
96725	Bessie T	do	10	Colin C. Turner	Tracadie	3	27 00
103072	Ben Hur	do	11	John Young	do	3	29 70
100971	Cyprien	do	10	Elie Sivret	Caraquet	3	27 00
96730	Christina	do	11	Charles DeGruchy	do	3	29 70
103271	Celia	do	11	Dominique Gallien	do	3	29 70
100774	Calliope	do	12	Philippe Rive	do	4	32 40
100998	Cæsar	do	10	do	do	3	27 00
100916	Cygnet	do	12	Geo. Romeril	do	3	32 40
100784	Charlotte	do	13	Robt. Young et Fils	do	3	35 10
100789	Chazabee	do	11	do	do	3	29 70
103083	Corsair	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	3	27 00
101000	Condor	do	10	do	do	3	27 00
100915	Dawn	do	12	George Romeril	Caraquet	3	32 40
100917	Dora	do	11	do	do	3	29 70
103076	Dipper	do	11	W. S. Loggie	Chatham	3	29 70
100913	Daffodil	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	3	27 00
100999	Dove	do	11	do	do	3	29 70
92412	Dollie Dutton	do	13	John Young	Tracadie	3	35 10
103090	Etna	do	11	Philippe Rive	Caraquet	3	29 70
100905	Evangeline	do	10	do	do	3	27 00
100772	Estelle	do	13	do	do	3	35 10
100293	Eliza	do	15	Robt. Young et Fils	do	3	40 50
100786	Empress	do	12	do	do	4	32 40
100787	Ethel	do	11	do	do	3	29 70
100911	Emperor	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	* 3	23 63
100998	Eagle	do	10	do	do	3	27 00
96723	Emma	do	15	Ludger Duguay	Ile Shippégan	3	40 50
61606	Edmund Russell	Arichat, N.-E	28	James McDougall	Petite Shippégan	3	75 60
96737	Elmina	Chatham	11	Jacques Noël, aîné	Lamèque	4	29 70
85699	Four Sisters	do	10	Marcel Caron	Caraquet	3	27 00
100977	Fly	do	12	Charles DeGruchy	do	3	32 40
100782	Flying Foam	do	12	Robt. Young et Fils	do	3	32 40
103077	Fame	do	10	W. S. Loggie	Chatham	3	27 00
103001	Falcon	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	3	27 00
100913	Foam	do	10	do	do	* 2	22 50
96736	Fly	do	14	J. et R. Young	do	3	37 80
61445	Flavie	do	13	Théophile Duguay	Lamèque	4	35 10
100298	Fisher	do	12	Elie Chiasson	Petite Lamèque	3	32 40
61405	Fly	do	11	Alex. McLaughlin	Tracadie	4	29 71

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouveau-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
103086	Gipsey	Chatham	20	Joseph R. Chiasson	Caraquet	4	54 00
100910	Gleaner	do	13	Luc Lanteigne	do	3	35 10
100968	Gem	do	11	Charles DeGruchy	do	2	29 70
100778	Gambetta	do	12	Colson Hubbard	do	* 4	27 00
100955	Gazelle	do	10	do	do	4	27 00
100992	Great Mogul	do	11	Philippe Rive	do	3	29 70
100989	Gladiator	do	11	do	do	3	29 70
100993	Garfield	do	10	do	do	3	27 00
100964	Gladstone	do	10	do	do	3	27 00
100919	Gazelle	do	12	George Romeril	do	3	32 40
100790	Guiding Star	do	11	Robt. Young et Fils	do	3	29 70
96733	Gem	do	12	J. et R. Young	Shippégan	4	32 40
92418	Grip	do	12	James Davidson	Tracadie	3	32 40
100906	Hotspur	do	10	Philippe Rive	Caraquet	3	27 00
100994	Hercules	do	10	do	do	3	27 00
61425	Hope	do	13	George Romeril	do	3	35 10
100903	Hope	do	11	Robt. Young et Fils	do	3	29 70
100956	Harold N.	do	12	W. S. Loggie	Chatham	3	32 40
100997	Ivanhoe	do	10	Thos. Ahier	Shippégan	4	27 00
96724	Isabel	do	11	Pierre Noël	Lamèque	3	29 30
100294	Jean	do	13	Dominique Gallien	Caraquet	3	35 10
100965	Josephine	do	11	Philippe Rive	do	3	29 70
100969	John Bull	do	10	Joseph Sewell	do	3	27 00
100958	John B.	do	11	W. S. Loggie	Chatham	3	29 70
100981	Kite	do	11	Charles DeGruchy	Caraquet	3	29 70
100951	Leo	do	13	Hyacinthe Lanteigne	do	3	35 10
100980	Lynx	do	11	Charles DeGruchy	do	3	29 70
103089	Lady Maude	do	11	Philippe Rive	do	3	29 70
100972	Lizzie D.	do	11	Robt. Young et Fils	do	3	29 70
100902	Lord Stanley	do	10	do	do	3	27 00
103075	Lilly Belle	do	14	W. S. Loggie	Chatham	3	37 80
103003	Lark	do	10	Thos. Ahier	Shippégan	3	27 00
92403	Maria	do	25	Ubalde Landry	Grande-Anse	* 3	59 07
103088	Max	do	10	Maxime Cormier	Caraquet	3	27 00
85692	Mary	do	11	Isaïe Godin	do	4	29 70
100295	Marie Louisa	do	18	Joseph Paulin	do	3	48 60
103084	Marie Emma	do	11	Onésime Paulin	do	3	29 70
100300	Mikado	do	13	Peter Fiott	do	3	35 10
100779	Mermaid	do	11	Colson Hubbard	do	3	29 70
100955	Majestic	do	10	do	do	3	27 00
100781	Mary Louise	do	11	do	do	* 2	24 75
100785	Midnight	do	12	Robt. Young et Fils	do	3	32 40
100957	Mary R.	do	12	W. S. Loggie	Chatham	3	32 40
61447	Merida	do	13	André Aché, aîné	Lamèque	3	35 10
72100	Marie	do	11	Onésime Chiasson	do	3	29 70
100292	Marie Joseph	do	12	Lazare Gauvin	Petite Lamèque	3	32 40
88669	Morning Star	do	12	Gustave Gionet	Pokemouche	3	32 40
92420	Mary Louise	do	13	Richard Lebreton	do	* 3	30 72
92413	Mary Jane	do	14	Théodore Savoy	Tracadie	3	37 80
100991	MacMahon	do	11	Philippe Rive	Caraquet	3	29 70
100970	Nellie	do	11	Dominique Gallien	do	3	29 70
103004	Oriole	do	11	Thomas Ahier	Shippégan	3	29 70
103005	Osprey	do	10	do	do	4	27 00
96740	Providence	do	13	Prospère Albert	Caraquet	3	35 10
100996	Parisian	do	10	Philippe Rive	do	3	27 00
100776	Patrick	do	11	do	do	3	29 70
103007	Petrel	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	3	27 00
72076	Providence	do	12	do	do	3	32 40
103080	Ptarmigan	do	11	do	do	3	29 70
96732	Providence	do	11	Joseph L. Robichaud	do	*3	14 85
100297	Palma	do	14	Olivier Duguay	Lamèque	4	37 80

Liste des primes de pêche payées aux navires, etc., Nouveau-Brunswick—*Suite.*

COMTE DE GLOUCESTER—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant des primes payées. $ c.
100904	P.T.S.	Chatham	11	Thos. Sivret	Caraquet	3	29 70
100967	Queen	do	10	Robert Young et Fils	do	3	27 00
100908	Rosalie	do	10	Edward LeBoutillier	do	3	27 00
100979	Ranger	do	10	Charles DeGruchy	do	*2	22 50
97191	Rita	do	12	do	do	3	32 40
100775	Red Gauntlet	do	11	Philippe Rive	do	3	29 70
100773	Rupert	do	12	do	do	*2	27 00
100952	Replevin	do	10	Geo. Romeril	do	3	27 00
103074	Raleigh	do	10	W. S. Loggie	Chatham	*2	22 50
103078	Reward	do	13	James DeGrace	Shippégan	3	35 10
92404	Rosa	do	17	Octave Aché	Lamèque	4	45 90
96727	Ryse	do	11	Romain Aché	do	3	29 70
61438	Rosane	do	13	Aimé Duguay	Petite Lamèque	3	35 10
103273	Russel	do	10	John M. Ward	Havre Miscou	3	27 00
103272	Red Weasel	do	11	John Young	Tracadie	4	29 70
103010	Sara B.	do	10	Jos. N. Lanteigne	Caraquet	3	27 00
103087	Stanley	do	10	Théotime Paulin	do	2	27 00
100982	Snowdrop	do	11	Charles DeGruchy	do	3	29 70
100976	St. John	do	10	do	do	3	27 00
100978	Speedy	do	11	do	do	3	29 70
100986	Swift	do	11	do	do	3	29 70
100963	Stanley	do	10	Philippe Rive	do	3	27 00
100914	Sea Flower	do	11	Geo. Romeril	do	3	29 70
100907	Sarah	do	10	Robert Young et Fils	do	3	27 00
100901	Sea Flower	do	12	do	do	3	32 40
100783	Sir Charles	do	11	do	do	3	29 70
100974	Sivret	do	10	do	do	3	27 00
100959	Sea Bird	do	10	W. S. Loggie	Chatham	3	27 00
100961	Silver Moon	do	14	do	do	3	37 80
103006	Swallow	do	11	Thomas Ahier	Shippégan	4	29 70
96731	Sea Star	do	13	Jos. M. Savoy	do	3	35 10
100308	St. Joseph	do	12	Adolphe Aché	Lamèque	3	32 40
74401	Sara	do	11	Nazaire Noël	do	3	29 70
92408	Sarah A. W.	do	15	Robt. J. Wilson	Ile Miscou	*3	35 44
100777	Teutonic	do	11	Colson Hubbard	Caraquet	3	29 70
100918	Tickler	do	12	Geo. Romeril	do	3	32 40
103082	Thrush	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	3	27 00
96738	Three Brothers	do	12	J. et R. Young	do	3	32 40
100771	Umbria	do	11	Philippe Rive	Caraquet	3	29 70
100966	Von Molke	do	11	Philippe Rive	do	3	29 70
100995	Voltaire	do	10	do	do	3	27 00
103274	Vesuvius	do	10	Geo. Mallet	Shippégau	4	27 00
100985	Wasp	do	12	Charles DeGruchy	Caraquet	3	32 40
100973	World's Fair	do	11	Robt. Young et Fils	do	3	29 70
100953	Whitewings	do	10	do	do	3	27 00
88663	Wm. Sinclair	do	17	W. S. Loggie	Chatham	3	45 90
103079	Wren	do	11	Thomas Ahier	Shippégan	*2	24 75
96735	Whitefish	do	12	Joseph Savoie	Lamèque	4	32 40
100920	Zephyr	do	12	George Romeril	Caraquet	3	32 40

COMTÉ DE SAINT-JEAN.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant des primes payées. $ c.
57171	Anna Bell	Saint-André	19	Henry Alston	Pisarinco	5	51 30
88253	E. B. Colwell	Saint-Jean	19	Addison Thompson	Havre Dipper	5	51 30
103114	Edward Morse	Saint-André	32	John Butler	Musquash	4	86 40
103113	Ethel	do	10	Wm. J. Galbraith	Pisarinco	3	27 00
42089	Lily	do	10	Frank Campbell	Havre Dipper	2	27 00
59326	Maud Holmes	do	20	Patrick Murray	do	*4	51 03
59322	Sea Flower	Saint-Jean	11	James Thompson	Havre La Chance	3	29 70
75749	Vivid	Yarmouth, N.-E.	44	Andrew Malcolm	Saint-Jean	*3	89 10
92149	Winnie	Saint-André	12	Robert McLennan	Havre Dipper	2	32 40

Liste des primes de pêche payées aux navires, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMTÉ DE KING.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
96924	Brother and Sister..	Charlottetown ..	26	William Lord.........	Souris..........	* 3	50 16
74141	Belle....	Guysboro', N.-E.	31	Alex. Jackson........	Havre Murray-Nord.........	5	83 70
69132	Belle of the Bay....	do ..	20	Matthew Gosbee.. ...	Rivière Murray.	5	54 00
92675	Cant help it..	Pictou, N.-E....	40	John Herring.........	Havre Murray-Sud..	8	108 00
38335	Elizabeth..........	Arichat, N.-E ..	17	Daniel Hemphill......	Georgetown.....	* 4	38 26
83196	Ethel Blanche......	Picton, N.-E.. .	17	Reuben Cahoon..	Pte de la Grève.	4	45 90
100691	Francis E. Willard.	do	23	Ben. H. Herring.... .	Havre Murray-Sud......... .	* 6	57 66
92673	Genesta...........	do	22	John McKinnon......	Havre Murray-Sud..........	5	59 40
88644	Hattie......	Charlottetown ..	18	George McAulay......	Georgetown.....	* 3	36 45
75481	Julia Ward..... .	do ..	39	Thomas Roberts	Havre Murray-Sud...........	9	105 30
69109	Marcella Butler....	Halifax, N.-E...	38	Jno. Hemphill........	Georgetown.....	3	102 60
90639	Morell.............	Charlottetown ..	16	Edward Delorey	Brudenel........	* 1	25 92
94667	Nettie M. G.......	Halifax, N.-E..	32	John Cahoon..........	Beach-Point....	* 5	79 20
88350	Orion..	Charlottetown ..	78	Aaron Cogswell......	Georgetown	15	210 60
90488	Wave	do ..	19	Sames Delory.........	Brudenel.......	* 3	41 04

COMTÉ DE PRINCE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant des primes payées.
71310	Black Watch	Charlottetown ..	23	Benjamin Perry......	Alberton	4	62 10
97074	Katie E. Wall.....	do ..	23	Fred Wall	Baltic..........	6	62 10
96926	Sea Foam	do ..	15	Wm. G. Ramsey... ..	Princetown.....	3	40 50
94992	Sarah P. Ayer......	do ..	64	John Champion.......	Alberton..	14	172 80
83096	St. Patrick	Chatham, N.-B..	16	John White	Anse Fortune...	4	43 20

COMTÉ DE QUEEN.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant des primes payées.
92466	G. H. Gardener....	Charlottetown ..	17	Isaac Marshall........	Rustico-Nord...	4	45 90

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE QUÉBEC.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'inscription.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées. $	c.
94959	Winnie, G. S	Lunenburg, N.-E	26	Donald McGregor.....	Dalhousie, N.-B.	5	70	20

COMTÉ DE GASPÉ.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'inscription.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	$	c.
73495	Canadienne	Halifax, N.-E...	52	J. N. Arseneau.. ..	Ile à la Meule...	11	140	40
96766	Golden Rule...... .	Port-Hawkesbury, N.-E...	42	J. P. Savage..	Amherst, M.I..	9	113	40
94675	Success...........	Halifax, N.-E...	16	R. J. Leslie...........	do ..	5	43	20
73492	Thirza.............	House-Harbour.	14	J. P. Savage..........	do ..	4	37	80

COMTÉ DE SAGUENAY.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'inscription.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	$	c.
74270	Amarilda..........	Québec	24	Pierre Bernier........	Bic	3	64	80
100857	Alix...............	do	13	Alfred Tremblay......	Montmagny	2	35	10
85756	Aristile............	do	19	Philéas Vézina........	Saint-Michel. ...	2	51	30
42436	Amelia.............	Gaspé	50	Paul Cormier.........	Pte-Esquimaux .	6	135	00
57742	Acara..............	Halifax, N.-E..	30	Fred Jomphe.	do ..	* 6	75	21
100463	B. C	Québec.........	15	François Métivier.....	Montmagny	2	40	50
83370	C. M. G. P.........	do	46	Napoléon Picard......	Pte-Esquimaux .	4	124	20
61966	D. Cronan..........	Halifax, N.-E...	40	Alex. Vigneau.	do ..	9	108	00
59909	Elizabeth..........	Québec...... ...	27	Joseph Caron.........	Sandy-Bay.	4	72	90
80754	Eugenie...........	do	48	André Vigneau.......	Pte-Esquimaux .	7	129	60
75679	Gleaner...... ...	do	41	Daniel Boudreau......	do ..	* 6	102	80
85750	H. B...............	do	57	Hypolite Bourdeau....	do ..	* 8	138	51
100860	Hovington	do	17	Azade Arseneault.....	Québec	* 2	34	42
103135	Marie Anna	do	11	Herménégilde Bilodeau	Montmagny ...	3	29	70
103136	Marie Claude......	do	21	Ulric Couillard	Sandy-Bay	* 3	49	61
100464	Marie Olive..	do	12	Horace Demeul.......	Ile aux Coudres.	3	32	40
69584	Marie Louise	do	23	Pierre Ouellette.......	Québec.........	4	62	10
100354	Marie Zoé..........	do	10	Alphonse Hoffman....	Berthier........	3	27	00
42434	Marguerite.........	do	27	Zoel Jomphe..........	Pte-Esquimaux..	5	72	90
69380	Marie Anne........	Gaspé..........	36	Chas. Landry.........	do ..	6	97	20
69382	Marie du Sacré Cour	do	46	Paul Landry..........	do ..	6	124	20
100462	Mary	Québec.........	19	Thomas Taché........	Saint-Irénée....	4	51	30
55863	Marie Adelmina....	do	13	Cyrille Levesque, aîné.	Ile Verte..	* 2	29	25
100469	Marie Victoire.....	do	20	Alphonse Pedneault...	Ile aux Coudres.	3	54	00
77866	Pioneer............	do	39	Wm. Lebrun	Pte-Esquimaux .	6	105	30
80753	Stella Maris.	do	51	Louis Cummings......	do	* 9	125	18
69591	Ste. Marie.........	do	37	Alex. Scherer.........	do ..	6	99	90
83360	Ste. Anne..........	do	13	Pierre Fraser..........	Ile Verte.......	2	35	10
103133	Snow Shoe.........	do	20	Alfred Mercier........	Berthier........	4	54	00
88319	Ste. Anne......... .	do	14	Vital Charest.........	Fraserville......	2	37	80
100362	Lt. Louis.... ...	do	23	Maurice Bergeron.....	Ile aux Coudres.	5	62	10
66727	Willow.............	do	18	Louis Boulet..........	Montmagny	3	48	60
64873	Willie.....	....	36	William Giasson......	Sept-Isles.......	4	97	20

ANNEXE N° 3.

Liste des employés des pêcheries du Canada, revisée jusqu'au mois de décembre 1895.

NOTE.—Les noms en *italiques* sont ceux d'employés ne recevant pas d'appointements.

PROVINCE D'ONTARIO.

Noms des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Dunn, capit. E	Owen-Sound	Ayant juridiction sur la baie Georgienne et les grands lacs.
MacGregor, capit. A. M.	Goderich	do toute la province d'Ontario.
Chadwick, Chas. W	Portage-du-Rat	Lac des Bois.
Macdonell, Donald F.	Port-Arthur	Lac Supérieur et ses tributaires, depuis la rivière au Pigeon jusqu'au cap Gargantua.
Pim, Chas. Jas	Ile du Caribou	Lac Supérieur, autour de l'île au Caribou.
Elliott, Thos. H	Sault-Ste-Marie	Depuis la tête du lac Supér. jusq. la riv. des Français, Algoma.
Macdonald, J. K	Toronto	Lac Kagawong, île Manitouline.
Boyd, W. M.	Kagawong	Lac Kagawong do
Lamorandière, P. R. de.	Killarney	Baie Georgienne, dep. Petit-Courant jusq. la riv. des Français.
Barron, Ed. jr.	Riv.-des-Français	do depuis Killarney jusqu'à Byng Inlet.
Lamondin, Joseph	Byng-Inlet	do do l'île Gladstone jusqu'à Sophia Rock.
Huff, Thos. W.	Ile Jones	do partie du havre de Parry-Sound.
White, C. L.	Snug-Harbour	do alentours de la pointe au Baril.
Oldfield, S. E	Pointe-au-Baril	do depuis les îles McCoy jusq. Alexander Inlet.
Lawson, A. A	Red Rock, Parry Sd	do alentours de Parry Sound.
King, John	Pénétanguishine	Partie du township Murray, district de Muskoka.
Smith, Frank J.	Midland	Baie Georgienne, dep. la riv. des Français jusq. la pte Marks.
Donaldson, John	Collingwood	do depuis la Pointe Marks jusq. la pte Boucher.
Marchildon, Thos.	Lafontaine	do aut. des îles du Chrétien, Hope et Beckwith.
Edmonstone, Robt	Ballaclava	do depuis Allenwood jusqu'à la baie Colpoy.
Lennox, Isaac	Wiarton	do do la baie Colpoy jusqu'au cap Hurd.
Boyd, W. S	Keppel-Nord	do alentours de l'île Griffith.
Briggs, Chas	Paisley	Lac Huron, dep. le cap Hurd jusq. Southampton, inclusivem.
Ball, H. W	Goderich	do depuis Southampton jusqu'à Goderich do
Quarry, H. B	Parkhill	do do Goderich jusqu'à la pointe Bleue.
Pollock, J. C	Forest	do et riv. St-Clair, dep. la pte Bleue jusq. la pte Baby.
Raymond, C. W	Baie-Mitchell	Lac Saint-Clair, depuis le Petit-Lac jusqu'à sa tête.
Boismier, Joseph	Sandwich	do do Dover-est jusqu'à l'embouchure de la rivière Détroit, et de là jusqu'à sa sortie.
Quick, Jas. E	Ile de la Pte-Pelée	Lac Erié, autour de l'île de la Pointe-Pelée et des îles voisines.
Bartlett, Horace H	North-Harbour Id.	do North Harbour et des îles Middle-Sister.
Wigle, Everitt	Leamington	Lac Erié, en face du comté d'Essex.
Malott, E. A	Kingsville	do do do
Linley, Hy	Cedar-Springs	do do de Kent.
Freeland, Wm	Saint-Thomas	do do d'Elgin.
Sharp, David	Port-Ryerse	do en face des comtés de Norfolk et d'Haldimand jusqu'à Cayuga-sud.
McCrae, Chas. H.	Dunnville	Lac Erié, depuis Cayuga jusqu'à la baie Moulton, et la Gr.-Rivière (30 milles) dep. l'embouchure jusqu'à Caledonia.
Evans, Charles W	Cayuga	Grande-Rivière, depuis Cayuga-nord jusqu'à Caledonia.
Kerr, Fred	Hamilton	Ayant juridiction sur tout l'Ontario, mais le quartier proprement dit comprend le lac Ontario, dep. Burlington Beach, jusq. la rivière Niagara, et le lac Erié jusqu'à Low-Banks.
Sargent, Wm	Bronte	Lac Ontario, depuis Burlington Beach jusqu'à Port-Credit.
Stobo, Isaac	Scarboro'	do en face du comté d'York.
Hall, Thos	Lloydtown	Lac Hall, comté d'York.
Stanley, James	Brighton	Lac Ontario, en face des comtés de Northumberland et Durham, et leurs tributaires.
Eagleson, A. R	Cold Spring	Partie ouest du lac du Riz.
White, Zaccheus	Harwood	do est do
Perry, Chas	Whitby	Lac Ontario, en face du comté d'Ontario-sud.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Clarke, W. P.	Belleville	Baie de Quinté, depuis Mill-Point jusqu'aux sources de la dite baie dans le township de Murray.
Redmond, Joseph, jeune.	Picton	Lac Ontario, en face du comté de Prince-Edouard.
Sills, E. H.	Napanee	do comté de Lennox et Addington, et la partie supérieure de l'île Amherst.
Finkle, R. R.	Bath	Lac Ontario, en face du township Earnestown, dans Lennox et Addington, et la partie inférieure de l'île Amherst.
Crosby A. H.	Belleville	Source de la baie de Quinté, depuis l'île des Trois-Frères, près Kingston, jusqu'à Trenton.
McGynn, Jas.	Ile Wolfe	Lac Onta io, autour des îles Wolfe, Simcoe, Horse-shoe et au Pigeon.
Ward, Wm	Toronto	Les eaux environnant l'île de Toronto, y compris les baies de Toronto et d'Ashbridge et la rivière Don.
Purdy, John	Kingston	Lac Ontario, en face du township de Storrington, Pittsburg et Kingston, comté de Frontenac.
Cox, John	Ile Howe	Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent, autour de l'île Howe.
Acton, Nassau	Gananoque	Fleuve Saint-Laurent, dep. l'île Wolfe jusq. phare Jack-Straw, îles de l'Amirauté ; aussi, partie de la riv. Gananoque.
Wallace, J. G. (G)	Ivy Lea	Fleuve St-Laurent, dep. le phare Jack Straw jusq. Rockport.
Davis, John H.	Gananoque	Fl. St-Laur., dep. la Pte du Sherif j. la tête de l'île du Grenadier.
Poole, Robt.	Poole's-Resort	Fleuve St-Laurent, de Rockport à Prescott.
Pattison, Sydney (G)	Rockport	do de Gananoque à Brockville.
Mooney, John	Maitland	do de Brockville à Cornwall.
Boyd, Robt. P.	Lyn	do s'étendant 3 milles en amont et 3 milles en aval du phare de la batture de Cole.
McDonald, Donald J.	Alexandria	Fleuve St-Laurent, les comtés de Stormont et Glengarry.
Miron, Olivier	Alfred	Rivière de la Nation du Sud, comté de Prescott.
Hyndman, James O.	South-Mountain	do et les comt. de Dundas et Glengarry.
Boucher, W. W.	Ottawa	Rivière Ottawa et ses tributaires, d'Ottawa aux townships de Fitzroy, comté de Carleton.
Riddell, Matthew	Mohr's-Corners	Rivière Ottawa, de Fitzroy à McNab, y compris le lac des Chats.
Hicks, H	Arnprior	Rivière Ottawa, de McNab à Horton et lacs des Chats.
Russell, M. L.	Renfrew	Riv. Bonnechère et ses tributaires, dans le comté de Renfrew.
Gallagher, Hugh	Lac-Clair, comté de Renfrew.	Townships Sébastopol, Radcliff, Lyndoch et Gratton, dans Renfrew.
Douglas, Geo.	Riv.-aux-Serpents.	Lac du Rat-Musqué et rivière au Serpent, dans Renfrew.
Richardson, J. S.	Sturgeon-Falls	Lac Nipissingue, Mattawa, riv. des Français et ses tributaires.
Bastedo, David E.	Bracebridge	Towns. de Macaulay, McLean et Ridout, dans le comté d'Ont.-nord, et Franklin, Brumel et Stephenson, dans Muskoka.
Steele, George R.	Lorimer-Lake.	Quatorze townships dans les districts de Muskoka et Parry-Sound.
Forsyth, Edmund	Loring	Townships de Walbridge, Brown, Wilson-Mills, Mowat, Blair, McKonkey et Hardy, dans Parry-Sound.
....	....	Douze townsh. dans les districts de Muskoka et Parry-Sound.
Lockhart, Wm	Denville	do do do
Clarke, Geo.	Orillia	Lacs Simcoe et Couchiching, aussi les rivières Severn et Holland.
McDermot, Wm	Breeton	Division sud du comté de Simcoe.
McFayden, H	Durham	Les sources de la rivière Saugeen et ses tributaires.
Bishop, Orra	Wilkesport	Bras nord de la rivière Sydenham, depuis sa jonction avec la Grande-Rivière jusqu'à ses sources.
Crotty, John	Bothwell	Rivière Thames, de Lewisville à Wardsville.
McCann, Peter	London	do de Wardsville à London.
Peltier, Theo.	Dover-Sud	do de Lewisville à son embouchure.
Croome, W. P.	Brantford	Grande-Rivière et ses tributaires, de Brantford en montant.
Jelly, W. B.	Bowling-Green	Division nord du comté de Wellington.
Coleman, David	Alton	Tout le comté de Cardwell.
Graham, Joseph	Claude	Rivière Crédit et ses tributaires.
Blakely, Alex	Port-Crédit	Riv. Crédit, de Norval à son embouch., dans le comté de Peel.
Simmons, Nelson	Meyersburg.	Rivière Trent, dans Northumberland et Hastings.
Martin, Myron	Raglan	Lac Scugog, y compris les rivières Lindsay et Scugog, dans les comtés de Durham, Victoria et Ontario.
Bradshaw, Arch	Lindsay	Lac Scugog, rivières Lindsay et Scugog.
Watson, John	Caesarea	do do do
Bowen, J. C.	Marmora	Lac Belmont, lac et rivière du Corbeau, dans Hastings et Peterborough.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Fitzgerald, George W...	Lakefield	Le comté de Peterborough, dans les limites des townships Harvey, Burleigh, Dummer, Douro, Smith et Ennismore.
Breeze, David	Peterborough	Rivière Otonabi, de Peterborough au lac du Riz, comté de Peterborough.
Gainforth, Wm.........	Haliburton.. ...	Rivières Gull et Burnt et tributaires, avec les lacs Drag, Eagle, Moose, Redstone et Crooked.
Sweet, B. H	Bancroft.	Partie de la division nord du comté d'Hastings.
Purcell, H. R	Enterprise........	Townships de Camden, Portland, Loughboro' Sheffield et Kennebec, dans Addington et Frontenac.
Gilbert, Robt. A.........	Dépôt McLaren. .	Townships de Palmerston, Clarendon, Canonto-Nord, Canonto-Sudet Miller, dans Addington.
Lake, George	Tichbourne	Tps. de Bedford, Hinchinbrooke, Olden et Oso, Frontenac.
Boddy, Samuel	Athens	Lacs Beverley, Achigan, Little, Wiltse et Nase, dans Leeds.
Edgar, David W.........	do	Lac Beverley en haut et tributaires à Morton et Lyndhurst, et lac Griffin, dans le comté de Leeds.
Moorhead, John	Longue-Pointe....	De Lyndhurst à la ligne de division, entre Leeds et Lansdowne, dans le comté de Leeds.
Greer, James.............	Outlet............	Rivière Gananoque, depuis Marble-Rock jusqu'au township Lansdowne, comté de Leeds.
Hicks, Wm........ ..	Athens...........	Lac Charleston, dans le comté de Leeds.
Jeacle, George..........	Westport.........	Lacs Rideau, Rideau supérieure, Openicon, Otty, et lacs voisins, comté de Leeds.
Ross, Jas. H. (G.). ...	Smith's-Falls	Rivière Rideau, des rapides Burritt à Smith's-Falls.
Deacon, Eph.	Bolingbroke	Rivière Tay et tributaires et rivière Fall-Bay, dans Lanark.
Moore, John	Carleton-Place....	Rivière et lac Mississipi, dasn le comté de Lanark.
Campbell, R. O.	Kemptville.... ...	Rivière Rideau et tributaires, d'Ottawa aux rapides Burritt, y compris rivière Jock, dans Carleton.
McCuaig, R. C. W	Ottawa...........	Province d'Ontario.

NOTE.—Les officiers de douane suivants ont aussi été nommés officiers des pêcheries pour la Baie Georgienne :—

Wabb, S. A.	Douanier	Rivière des Français.
Potvin, P.......	Officier de douane intérimaire....	Byng-Inlet.
Galna, John..........................	Préposé au débarquement	Parry-Sound.
Parkhill, W. J.	Sous-percepteur.................	Midland.
Clarke, Geo...........................	do	Pénétanguishene.
Hogg, W. A	Préposé au débarquement........	Collingwood.
Cameron, A. Mc. K.	Sous-percepteur.................	Meaford.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Wakeham, Wm. (off.)..	Bassin-de-Gaspé ..	Bas du fleuve Saint-Laurent et golfe.
Gregory, J. U. (agt)......	Québec	Ayant juridiction dans toute la province de Québec.
Smith, Joseph	Cedar-Hall	Lac et rivière Métapédia, dans le comté de Bonaventure.
Verge, J. A.............	Campbellton.	Rivière Ristigouche, de la Pointe-Maguasha à la tête de marée, du côté de Québec, et de Dalhousie à la tête de marée, dans le Nouveau-Brunswick.
Dagneau, John T.........	Robitaille.........	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côte depuis Maguasha jusqu'à la Grande-Cascapédia.
Smith, John.............	New-Carlisle......	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côte depuis la Grande-Cascapédia jusqu'à Paspébiac.
Ross, Walter C..........	Hopetown	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côte depuis Paspébiac jusqu'à la Pointe au Maquereau
Jones, Henry............	Petite Riv. Ouest..	Comté de Gaspé, dep. la Pte au Maquer. jusq. coin de la Grève.
Annett, Geo. T..........	Péninsule, Gaspé..	Comté de Gaspé, dep. le coin de la Grève jusqu'au Cap Rosier.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Thériault, Pierre	Griffin Cove, Gaspé	Comté de Gaspé depuis le Cap Rosier jusqu'à la Pointe Faure
Chevrier, J. A	Amherst	Golfe Saint-Laurent, autour des Iles de la Madeleine.
*Joncas, P. L	Havre aux-Maisons Iles de la madel.	Iles de la Madeleine, excepté les îles Amherst et de l'Entrée.
Lemieux, Joseph	Montlouis	Fleuve Saint-Laurent, comté de Gaspé, depuis le Cap-Rosier jusqu'à Montlouis.
Sasseville, A. J	Sainte-Anne-des-Monts.	Fleuve Saint-Laurent, comté de Gapé, paroisses de Duchesnay, Christie, Tourelle et Cap-Chatte.
Pelletier, Olivier	do	Rivière Sainte-Anne-des-Monts, comté de Gaspé.
Joncas, Johnny	Matane	Fleuve Saint-Laurent, comté de Rimouski, depuis Cap-Chatte jusqu'à la rivière Blanche, y compris la riv. Matane.
Grondiu, L. E	Rimouski	Fleuve Saint-Laurent, comté de Rimouski, depuis la rivière Blanche jusqu'à Rimouski.
Martin H. (G.)	do	Fleuve St-Laurent, dep. Rimouski, jus. comté de Témiscouata.
Levesque, Nap	Isle Verte	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Temiscouata..
Pelletier, Xavier	Sainte-Anne-de-la-Pocatière.	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Kamouraska.
Beaubien, Octave V	Montmagny	Fleuve Saint-Laurent, en face des comtés de L'Islet, Montmagny, Bellechasse et Lévis.
Huot, L. P	St-Roch-de-Québec	Fleuve Saint-Laurent, autour de l'île d'Orléans.
Bhéreur, U	Malbaie	*Côte nord* du fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Charlevoix.
Côté, Henri	Baie-Saint-Paul	Lacs en arrière de la Malbaie et de la Baie Saint-Paul.
Simard, Jos	Saiute-Agnès.	do do do
Catellier, L. N	Tadoussac	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Saguenay, jusqu'à Bersimis ; aussi la rivière Saguenay et ses tributaires jusqu'à Chicoutimi.
Comeau, N. A	Godbout	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuisManicouagan jusqu'à la Baie des Rochers.
Mignault, T	Montmagny	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis la Baie des Rochers jusqu'à Pointe Saint-Charles.
Duberger, Geo	Pointe-à-Pic, Charlevoix.	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay depuis la Pointe Saint-Charles jusqu'à la Pointe des Esquimaux
Gaudin, Geo	Ause-du-Cap, Gaspé.	Golfe Saint-Laurent,comté de Saguenay, depuis la Pointe des Esquimaux jusqu'à la rivière Natashquan.
Legouvie, John (G.)	Anse-aux-Huîtres, Gaspé.	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis le Cap Whittle jusqu'à Chécatica.
Whitely, W. H	St-Jean, Terren've	Golfe Saint-Laurent, comté da Saguenay, depuis Chécatica jusqu'à Blancs Sablons.
Veilleux, V. (G.)	St-EphremdeTring	Les eaux intérieures du comté de Bauce.
Bourke, P. C	Somerset	Tout le comté de Mégantic,
McCaw, John.	Sherbrooke..	Lacs dans les comtés de Sherbrooke et Stanstead, aussi les lacs Brompton et Aylmer, dans les comtés de Richmond et Wolfe.
Dupuy, Louis	Sherbrooke	Comtés de Richmond et Wolfe.
McLeod, Allan	Echo-Vale	Environ 10 milles des eaux du lac Mégantic et Spider, dans le comté de Compton.
Carr, Guy	Compton, Station.	Comté de Compton et lac Massawippi, et les tributaires dans le comté de Stanstead.
Beach, N. A	Georgeville	Le côté est du lac Memphrémagog, dans le comté de Stanstead.
Green, Horace	Bolton-Est	Le côté ouest du lac Memphrémagog, dans le comté de Brome.
Phelps, Sylvester E. W.	Bolton-Centre	Township de Bolton, est et ouest, dans le comté de Brome.
Courtney, Saml. U	Knowlton	Lac Brome, comté de Brome.
Manson, Jeremiah M	Potton	Township de Potton, comté de Brome.
Needham, Ernest E	Bolton-Glen	Township de Bolton est et ouest, comté de Brome.
Luke, P. E	Philipsburg	Baie Missisquoi et riv.au Brochet,dans le comté de Missisquoi.
Finlay, Jas	Saint-Jean-Est	Rivière Richelieu, depuis Saint-Jean jusq. lac Champlain.
Dion, J. O.	Chambly-Canton	Rivière Richelieu, depuis Sorel jusqu'au village Richelieu.
Kelly, John	Beauharnois	Fleuve Saint-Laurent, comté de Beauharnois et Huntingdon ; aussi partie des riv. Châteauguay et de la Truite.
Matte, Arthur	Saint-Constant	Fleuve Saint-Laurent, comté de Châteauguay, y compris la rivière Châteauguay
Morris, John	Saint-Lambert	Fleuve St-Laurent, les comtés de Laprairie et de Chambly.
Magnan, Gédéon	L'Epiphanie	Fleuve St-Laurent, comtés de L'Assomption et de Verchères.

* Receveur des douanes ; spécialement attaché aux primes de pêche.

Liste des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Fin.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Lavallée, Narcisse	Sorel	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Richelieu.
Shooner, Denis	Pierreville	Lac Saint-Pierre, comté d'Yamaska, et le haut de la rivière Saint-François.
Picotin, J. F.	Drummondville	Rivière Saint-François, dans les comtés d'Yamaska et Drummond.
Charbonneau, Joseph	Saint-Césaire	Rivière Yamaska et ses tributaires, depuis Farnham-Ouest jusqu'à Saint-Hugues.
Boisvert, Geo	Bécancour	Fleuve Saint-Laurent et lac Saint-Pierre, comté de Nicolet.
Vadeboncœur, Chas	Trois-Rivières	Fleuve Saint-Laurent, en face de Saint-Maurice et des Trois-Rivières, y compris ces deux comtés.
Caron, Gabriel	Louiseville	Fleuve Saint-Laurent et lac Saint-Pierre, comtés de Maskinongé et de Berthier.
Mooney, Dan	Saint-Théodore	Eaux intérieures du comté de Montcalm.
Lauzon, Jos	Terrebonne	Riv. Jésus et des Prairies, comprenant environ 50 milles.
Filiatrault, Jos	Ste-Adèle, comté de Terrebonne	Townships de Morin, Beresford, de Salaberry et Grandison, dnns les comtés de Terrebonne et d'Argenteuil.
Cloutier, Toussaint	Piedmont, comté de Terrebonne	Townships d'Abercrombie, Wexford et Kilkenny, dans les comtés de Terrebonne et de Montcalm.
Filiatrault, Damien	Sainte-Rose, comté de Laval	Rivière Jésus jusqu'à Saint-François-de-Sales, dans Laval.
Dunberry, David	Rapides Lachine	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté Jacques-Cartier.
Montpetit, Julien	Ile Perrot	Fleuve Saint-Laurent, alentours de l'île Perrot.
Boivin, Jos	Rivière Beaudet	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Soulanges.
Jones, R. W	Saint-André-Est	Bas de la rivière Ottawa, depuis Oka jusqu'à Carillon.
Sabourin, Theo	Rigaud	Côté sud de la rivière Ottawa, depuis les Cascades jusqu'à Pointe Fortune.
Clairoux, M. D	Hull	Les deux côtés de la rivière Ottawa faisant face au comté d'Ottawa.
Joynt, Robt. (G.)	Joynt	Le township de Masham, comté d'Ottawa, y compris le lac Bernard.
Weisener, Emiel	Blanche	Townships de Mulgrave et Lathbury, comté d'Ottawa.
Mohr, Erwin	Onslow-Sud	Côté nord de la rivière Ottawa faisant face au comté de Pontiac, depuis la ligne de comté jusqu'à Fort-Coulonge.
Coghlan, J. T	Chapeau	Rivière Ottawa, comté de Pontiac, depuis Fort-Coulonge jusqu'à Des-Joachims.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Bertram, A. C. (I.)	Sydney-Nord	Quartier n° 1.—Ile du Cap-Breton.
Hockin, Robt. (I.)	Pictou	Quartier n° 2.—Comtés de Cumberland, Colchester, Pictou, Antigonish, Guysboro', Halifax et Hants.
Ford, L. S. (I.)	Milton	Quartier n° 3.—Comtés de Lunenburg, Queen, Shelburne Yarmouth, Digby, Annapolis et King.
Johnston, H. W. (agt.)	Halifax	Toute la province.
Stayner, Chas. A. (off.)	do	Les provinces maritimes *re* pêcheries de homards.
	Comté d'Annapolis.	
Bailey, W. M	Round-Hill	Tout le comté d'Annapolis.
	Comté d'Antigonish	
Aylmer, J. R. (G.)	Fourches Pomquet Antigonish.	Alentours des Fourches de la Pomquet, y compris partie des rivières Pomquet et Black.
Cameron, Lochlin (G.)	Rivière Fraser, Antigonish.	Depuis le pont McWilliam jusqu'au pont Fraser.
Chisholm, Hugh (G.)	Lower South Riv'r, Antigonish.	Depuis le havre d'Antigonish jusqu'au pont de St-Andrew.
Chisholm, Donald (G.)	Salt-Springs	Depuis le ruiss. de Trotter's-Mill jusq. barrage de Thompson.
Dexter, John (G.)	Antigonish	Depuis le havre jusqu'au ruisseau de Trotter's-Mill, y compris la rivière Ouest et le ruisseau de Bailey.
Fraser, Duncan (G.)	Saint-Joseph	Depuis le pont Pinkeytown jusqu'au m ulin Stewart
Macadam, Alex. (G.)	Fourch. Addington	Dep. le barr. de Thompson jusq. pont des Fourc. d'Addington.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
	Antigonish—Suite.	
McDonald, John	Doctor's-Brooke	Tout le comté d'Antigonish.
McDonald, Allan (O.)	Rivière-James	Rivière James.
McDougall, Arch'd (O.)	McNair's-Cove, Cap-George.	Depuis l'anse de Bun, Cap-George, jusqu'à Crebbing-Head, baie Saint-George.
McInnes, Donald (O.)	Fourch. Addington	Alentours des Fourches Addington.
Randall, Albert (O.)	Bayfield	Du rivage au lac.
	Comté de Cap-Breton.	
Quinan, Francis	Sydney	N° 1.—Division Nord.
Hickey, Richard	Sydney-Nord	N° 2.—Division Ouest.
Burke, William	Mira-Ferry	N° 3.—Division Est.
McDonald, Alexander	Baie-de-l'Est	No. 4.—Division Sud.
	Comté de Colchester.	
Gass, Robt	Tatamagouche	Baie Tatamagouche, rivières Waugh et des Français.
Davidson, J. W.	Riv. au Bar.	Le comté de Colchester.
Pollock, R. J	Stewiacke (en bas).	do
	Comté de Cumberland.	
Fowler, Elijah	Parrsboro'	Comté de Cumberland.
Gilroy, Geo. W	Oxford	do
Bland, George	Pont-Wallace	do
Wills, A. M	Pugwash	do
	Comté de Digby.	
Schreve, T. C.	Digby	Tout le comté de Digby.
	Comté de Guysboro.	
Cameron, Wm	Guysborough	Comté dc Guysborough.
McQuarrie, Allan	Sherbrooke	do
	Comté d'Halifax.	
Bartlett, John H	Baie-Terrance	Comté d'Halifax.
Gaston, Robert	Havre-de-Pope	do
Howlings, Geo	H. Musquodoboit	do
	Comté de Hants.	
Mosher, Jas. R	Battures de Kempt	Comté de Hants, Hants-Ouest.
Snide, John	Shubenacadie.	Rivière Shubénacadie, comté de Hants.
	Comté d'Inverness.	
McLean, D. F	Port-Hood	N° 1.—Division Ouest.
McEachern, Peter	Glendale	N° 2.—Division Sud.
McKeen, Lewis	Mabou	N° 3.—Division de Mabou.
Coady, James	Margaree-S.-O.	N° 4.—Division Est.
Ross, David	Margaree-N.-E.	N° 5.—Division Nord.
Deveau, Jos	Cheticamp	N° 6.—Partie de la division Nord.
	Comté de King.	
Bishop, C. E. (O.)	Horton	Rivière Gaspereau.
Brown, Philip (O.)	Blomidon	Alentours de Blomidon.
Miller, James S.	Canning	Tout le comté de King.
Murphy, L. A. (O.)	Gaspereau	Partie de la rivière Gaspereau.
McIntyre, W. (O.)	Aylesford	Rivière Annapolis.
Reid, R. F	Wolfeville	Tout le comté de King.
Thorpe, J. W. (O..)	Hall's-Harbour	Pointe de Hall jusqu'à Cap Fendu.
Robinson, Chas	Lakeville	Riv. Cornwallis et tributaires, juridiction dans tout le comté.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
	Comté deLunenburg	
Evans, David	Chester	Tout le comté de Lunenburg.
Solomon, W. M.	W. LaHave Ferry.	do do
	Comté de Pictou.	
McPhie, Allan	Avondale	Division Est.
McQueen, J. D.	Little-Harbour	Division Sud.
Pritchard, A. O.	New-Glasgow	Division Centrale.
Sutherland, Robt	Rivière John	Division Ouest.
	Comté de Queen.	
Freeman, J. N.	Liverpool	Tout le comté de Queen.
	Comté de Richmond	
Lenoir, Alfred	Arichat	N° 1. Ile Madame et division d'Arichat.
Cameron, Duncan.	Saint-Pierre	N° 2. Division Ouest.
Murchison, John	Grande-Rivière	N° 3. Division Est.
	Comté de Shelburne.	
McGill, Wm. John	Shelburne	Tout le comté de Shelburne.
Goudey, E. S.	Barrington	De la rivière Clyde au comté de Yarmouth.
	Comté de Victoria.	
Cambell, Chas. L.	New-Campbellton.	N° 2. Division du Milieu.
McCharles, Danl	Rivière du Milieu.	N° 3. Division Sud.
Hellen, Wm	Cap-Nord	Tout le comté de Victoria.
	Comté de Yarmouth	
Hatfield, J. A.	Tusket	Tout le comté de Yarmouth.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Pratt, J. H. (I)	St-Andrews	District n° 1. Le comté de Charlotte.
Chapman, Robt. A. (I)	Moncton	District n° 2. Comtés de Ristigouche, Gloucester, Northumberland, Kent, Westmoreland et Albert.
Miles, H. S. (I)	Oromocto	District n° 3. Comtés de Saint-Jean, King, Queen, Sunbury, York, Carleton et Victoria.
Harding, J. H. (Agt.)	Saint-Jean	Toute la province.
	Comté d'Albert.	
Stewart, Suthd	Alma	Tout le comté d'Albert.
Taylor, Wallace (O)	Salisbury	Le haut de la rivière Petitcodiac.
Wilbur, Kinnear T. (O)	Midway-Harvey	Rivière Shepody et lac Germantown.
	Comté de Charlotte.	
Brown, Barth.	Campobello	Voisinage de Campobello et îles de l'Ouest.
Campbell, D. F.	St-Andrews	Baie Intérieure Passamaquoddy.
Mathewson, John	St. George	Paroisses de Saint-George, Pennfield et Lepreau.
Martin, Frederick	Havre du Grand-Manan	Autour de l'île du Grand-Manan.
McLaughlin, W. B.	Grand-Manan	Ile du Grand-Manan et frayères.
Todd, Frank	St-Stephens	Tout le comté de Charlotte.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
	Comté de Gloucester	
Aché, Adolphe (G)	Shippégan	Alentour de Shippégan.
Albert, Xavier D	Caraquet	Bancs de hareng de Caraquet.
Calnan, John, jeune (G.)	Kinsale.	Rivière Tête-à-Gauche.
Dempsey, Miles (G)	Grève-au-Saumon	Depuis la rivière Ross jusqu'à la Pointe de la Meule.
Gibbs, Valentine (G.)	Pokemouche	Alentours de Pokemouche.
Hache, Jos. L	Caraquet	Huîtrières de Caraquet et Shippégan.
Hickson, James	Bathurst	Baie des Chaleurs, depuis le ruisseau du Moulin jusqu'à la Pointe de la Meule et la rivière Nipissiquit.
Landry, Arcade	Shippégan	Quartier de Shippégan.
Marks, William	Miscou	Comté de Gloucester.
Robichaud, Olivier (G.)	Pointe-Ferguson	Pointe Bariau jusqu'à la Pointe Verte et rivière Tracadie.
Sweeney, William	Pointe-Verte	De Belledune au ruisseau du Moulin.
Thériault, James D	Grande-Anse	De Grande-Anse à la Pointe Mizenette.
Walsh, William	Pokemouche	Quartier de Pokemouche.
Whelton, Michael (G.)	Pokeshaw	Alentours de Pokeshaw.
	Comté de Kent.	
Despres, Thos	Cocagne	Paroisse de Dundas.
Leblanc, Olivier J. O	Buctouche	Paroisses de Wellington et Sainte-Marie.
Hannah, Wm. J	Richibouctou	Tout le comté de Kent.
Leblanc, A. T	Legerville	Paroisses d'Harcourt et Huskisson.
Richard, Pierre L	Saint-Louis	Paroisse de Saint-Louis.
Beaty, John	Kouchibouguac	Paroisses de Carleton et Acadieville.
	Comté de King.	
Brown, James	Hammond-Vale	Lacs dans la paroisse Hammond.
Belyea, Ludger	Brown's-Flat	Paroisses de Westfield, Greenwich et Kingston.
Fenwick, Edwin (G.)	Studholm	Ruisseau du Moulin.
Grey, Justus H	Springfield	Paroisse de Springfield.
Heine, W. H	Station de Norton.	Rivière Kennebecasis et lac Darling.
Nolan, James W	Creek de Smith	Paroisses d'Havelock, Waterford, Sussex et Hammond.
Pearson, Isaac R. (G.)	Etabliss. Anglais	Lac Washademoak et tributaires.
	Comté de Northumberland.	
Robichaud, Ferdinand	Néguac	Partie de la baie de Miramichi en face d'Alnwick et des eaux intérieures.
Williston, J. G	Baie-du-Vin	Partie sud de la baie de Miramichi jusqu'à la Pointe au Quart.
Abbott, Lemuel	Chatham	Rivière Miramichi à Newcastle.
Hogan, Patrick	Newcastle	Bras N.-O. de la rivière Miramichi et tributaires.
Boyes, Robt. E	Blackville	Bras S.-O. de la rivière Miramichi et tributaires.
	Comté de Queen.	
Case, Mayes	Wickham	Tout le comté de Queen.
Warden, A. C	Johnston	Lac Washademoak, Canaan et Rivière-au-Saumon et tributaires.
	Comté de Ristigouche.	
McLean, Donald	Charlo	Baie des Chaleurs, Belledune à Dalhousie.
Verge, J. A	Campbellton	De Dalhousie à la Tête de Marée.
	Comté de Sunbury.	
Griffith, Chas. (G.)	Sheffield	Comté de Sunbury.
Hoben, G. W	Burton	Rivière Saint-Jean, d'Indiantown au comté d'York.
	Comté de St-Jean.	
Cochrane, John	Gare de l'Intercolonial, St-Jean	Cité de Saint-Jean et alentours.
O'Brien, Joseph	Carleton, St-Jean	Comté de Saint-Jean.
....	....	Côte, de Quaco à la rivière aux Oies.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Noms des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
	Comté de Victoria.	
Ryan, Thos. D	Grandes-Chutes	Tout le comté d'York.
	Comté de Westmoreland.	
Cormier, D. T	Pré d'en haut	Paroisse de Dorchester et rivière Peticodiac.
Goodwin, Robt	Baie Verte	Paroisses de Sackville et Westmoreland.
Deacon, W. B	Shédiac	Paroisses de Salisbury, Moncton, Shédiac et la partie de Botsford au havre du Grand-Shemogue.
Munroe, Chas. E.	Port-Elgin	Partie de la paroisse de Botsford, à l'est du havre du Grand-Shemogue.
	Comté de York.	
Orr, Robt	Frédéricton	Tout le comté d'York.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Lord, A. (agt.)	Charlottetown	Ile du Prince-Edouard.
Hackett, Edward (I.)	Tignish	do do
McBrike, Patrick.	Bédèque-Central.	Tout le comté de Prince.
McCormack, Michael	Souris	Ile du Prince-Edouard.

PROVINCE DU MANITOBA.

Tupper, R. Latouche (I.)	Selkirk	La province du Manitoba.
Sutherland, M. (sous-inspecteur)	Winnipeg	do do
Gardner, Rich.	Selkirk.	do do
Martineau, H.	The Narrows, Lac Manitoba.	Lacs Manitoba, Reflux et Flux, Chien et tributaires.
Gunn, Robt.	Winnipeg	Dans son district comme garde-forestier.
Stevenson. E. F	do	Dans son district comme agent des bois de la Couronne.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Gilchrist, F. C. (I.)	Fort-Qu'Appelle	Tous les Territoires du Nord-Ouest.
Foster, John.	Silton	Le district Silton.
Matheson, W. D	Edmonton	District d'Edmonton.
Lucas, S. B	Holbrooke	do des Buttes-de-la-Paix, Alberta.
McKenzie, R. S	Stobart	do de Prince-Albert, Saskatchewan.
Thompson, J. R	Calgary	do aux alentours de Calgary.
Cook, R. S	Prince-Albert	do de Prince-Albert.
Aikman, Jno. H. *Rogers, John* *Park, R. S* *Arsenault, J. J.* *Allison, John* *Allison, W. H*	Entretien du commissaire des terres fédérales, Winnipeg.	Chacun dans son district comme inspecteur de homestead.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

McNab, John (I.)	New-Westminster.	La province de la Colombie-Britannique.
McKay, J. W.	Kamloops	District de Yale, C.-B.
Meason, W. L	Lac William	Rivière Kootenay, de Clinton à Barkerville.
Philips, Michael	Kootenay	District de Kootenay.
Higginson, T. S.	New-Westminster.	Dans son district comme agent des bois de la Couronne.
Ellison, Price	Vernon	Lac et rivière O'Kanagan.
Gaudin, capit. James	Victoria	Ayant juridiction dans toute la province.
Walbran, capit. J. T.	do	do do do
Woods, W. F.	Kamloops	Alentours de Kamloops.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Fin.*

PISCICULTURE.

Nom.	Emploi.	Adresse de poste.
Wilmot, A. B.	Préposé à la piscifacture du gouvernement	Newcastle, Ont.
Parker, Wm	do do	Sandwich, Ont.
Walker, John	do do	Ottawa, Ont.
Moore, A. H	do do	Magog, Que.
Catellier, L. N.	do do	Tadoussac, Qué.
Sheasgreen, Wm	do do	Bassin-de-Gaspé, Qué.
Mowat, Alexander	do do	Campbellton, N.-B.
McCluskey, Chas.	do do	Grandes-Chutes, N.-B.
Sheasgreen, Isaac	do do	Esk-Sud, Miramichi, N.-B.
Ogden, A.	do do	Bassin de Bedford, N.-E.
do	Préposé à la homarderie du gouvernement	Pictou, N.-E.
Dunlop, W. J	Aide-préposé à la piscifacture du gouvernement	Sydney, C.-B., N.-E.
McNab, John	Préposé do do	New-Westminster, C.-B.
Tupper, LaTouche	do do	Selkirk, Man.
Ernest Kemp	do ostréiculture	Ottawa, Ont.

Tous les capitaines du service pour la protection des pêcheries sont aussi des officiers des pêcheries, ayant les pouvoirs d'un juge de paix pour toutes les fins concernant l'*Acte des pêcheries*. Ces officiers étaient les suivants pour l'année 1893 :—

Commandant O.G.V. Spain, du c. *Acadia*.
Capit. S. Bélanger, du c. *La Canadienne*.
Capit. A. Finlayson, du c. *Stanley*.
Capit. J.H. Pratt, du c. *Curlew*.
Capit. Geo. M. May, du c. *Constance*.
Capit. H. McKenzie, du c. *Vigilant*.
Capit. W.H. Kent, du c. *Kingfisher*.
Capit. C.T. Knowlton, du c. *Aberdeen*.
Capit. Ed. Dunn, du c. *Petrel*, pour Ontario.
Capit. A.M. MacGregor, du c. *Bayfield*, pour Ontario.

RÉCAPITULATION DES EMPLOYÉS DES PÊCHERIES.

Provinces.	Nombre d'employés.
Ontario	110
Québec	70
Nouvelle-Ecosse	67
Nouveau-Brunswick	57
Ile du Prince-Edouard	4
Manitoba	6
Territoires du Nord-Ouest	13
Colombie-Britannique	9
Officiers et équipages des navires employés à la protection des pêcheries	175
Gardiens des pêcheries employés durant la saison de 1895	190
Total	701

ANNEXE N° 4.

RAPPORT SUR LE SERVICE DE PROTECTION DES PÊCHERIES DU CANADA, PAR LE COMMANDANT O. G .V. SPAIN.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations pendant la dernière campagne, du service de protection des pêcheries.

La flotte se composait des navires :—

Acadia, commandant O. G. V. Spain ; en commission le 26 mai, désarmé le 12 novembre.

Stanley, capitaine Finlayson ; en commission le 15 juillet, désarmé le 15 septembre.

Curlew, capitaine J. H. Pratt; en commission le 15 avril, désarmé le 9 décembre.

Constance, capitaine Geo. May ; en commission au mois d'avril, désarmé en décembre.

La Canadienne, capitaine Bélanger ; en commission en avril, désarmé en novembre.

Petrel, capitaine E. Dunn ; en commission en avril, désarmé le 3 décembre.

Dolphin, capitaine Peterson ; en commission en avril, désarmé le 3 décembre.

Kingfisher, capitaine W. Kent ; en commission en avril, désarmé le 15 décembre.

Vigilant, capitaine H. Mackenzie ; en commission en avril, désarmé le 15 novembre.

L'*Acadia* a été très activement occupé, pendant toute la campagne, à visiter les stations assignées aux croiseurs, et de veiller à ce que les instructions données aux officiers de pêche et autres fussent bien exécutées. Il a fait croisière entre le cap de Sable, Nouvelle-Ecosse, et le cap Gaspé, Québec, allant même une fois jusqu'aux Sept Iles. Il a dans sa croisière parcouru 11,000 milles.

La *Canadienne* a travaillé indépendamment du reste de la flotte. Elle a été principalement employée sur les côtes de Québec et du Labrador, bien qu'elle ait donné une partie considérable de son temps au service des phares et des bouées.

Le *Stanley* a croisé sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard, faisant de Souris son quartier général à l'est, et de Saint-Daniel son quartier général à l'ouest.

La *Constance* a fait le service douanier dans le haut du golfe et sur le fleuve Saint-Laurent. Elle a opéré quelques captures importantes.

Le *Curlew*. Il m'a fallu employer ce navire sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton. Sa patrouille ordinaire est la baie de Fundy ; mais comme le *Stanley* n'était à ma disposition que pour un très court espace de temps cette année, j'ai dû me servir du *Curlew*.

Le *Petrel* a été employé sur les grands lacs, où il a fait un excellent service. Un compte-rendu de ses opérations se trouve dans le rapport du capitaine Dunn, ci-inclus.

Le *Dolphin* a fait la patrouille principalement sur la baie Georgienne, et il a rendu de grands services en protégeant nos pêcheurs et en veillant à l'observation des règlements. On trouvera un compte-rendu de ses opérations dans le rapport du capitaine Pearson.

Le *Kingsfisher* a été employé au large des côtes de l'Ile du Prince-Edouard et du Cap-Breton. Il est resté au poste jusqu'à ce que tous les pêcheurs des Etats-Unis eussent quitté nos rivages. De nouveau il a tenu tête aux plus rapides voiliers amé. ricains faisant la pêche du maquereau, et son constructeur a raison d'être fier de lui-

Le *Vigilant* a été employé sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton. Quoiqu'il ait été bien entretenu et qu'il soit en bonne condition, sa vitesse est totalement insuffisante pour lui permettre de lutter avec les navires de pêche américains de nos jours, et le ministère a l'intention de construire, au printemps, un autre navire pour le remplacer. Il s'est activement employé à faire cesser la pêche illégale du homard.

Les navires qui viennent d'être mentionnés ont protégé environ 60,000 milles de nos côtes durant la dernière campagne. La patrouille a été des plus efficace; un seul cas de braconage a été signalé, et encore, après enquête ce rapport fut trouvé non fondé et ne reposant que sur une similitude remarquable entre nos navires et ceux de la flotte américaine.

Les goélettes de pêche canadiennes ont aujourd'hui l'ordre de porter un pavillon diagonal rouge et blanc à la pomme du grand mât, ce qui met fin à beaucoup d'inconvénients que j'éprouvais auparavant par le fait que nos navires montraient rarement leurs couleurs avant que les croiseurs fussent près d'eux. Maintenant nous pouvons les reconnaître à de longues distances.

A part les seineurs de maquereau venus de la Nouvelle-Angleterre, un grand nombre de goélettes des Etats-Unis sont venues dans nos ports pour y faire du bois, de l'eau, etc.

SAISIES.

Deux saisies de goélettes de pêche des Etats-Unis ont été opérées sur la côte de l'Atlantique.

La *David Sherman* fut détenu dans le port de Sydney pour avoir vendu des provisions, munitions, etc., (il avait un permis canadien) à d'autres goélettes des Etats-Unis qui n'avaient pas de permis. Son capitaine admit le fait, mais quoi que ce fût une grave violation de droit et de privilège. Elle fut remise en liberté. Cependant, afin de prévenir autant que possible la répétition de cas de cette nature, il est entendu que dans les permis *modus vivendi* accordés aux navires de pêche des Etats-Unis il va être inséré une clause les avertissant que si des provisions, etc., sont vendues par un navire muni d'un permis à un navire qui n'en a pas le permis sera immédiatement révoqué, et il ne sera plus accordé de permis au même navire.

La forme du permis sera comme suit:—

Permis à des navires de pêche des Etats-Unis (*nom*) *capitaine ou propriétaire du navire de pêche des Etats-Unis* tonneaux de registre, de ayant payé au soussigné, receveur des douanes au port de , la somme de , étant un dollar et cinquante centins par tonneau de registre, le privilège est par le présent accordé au dit navire de pêche d'entrer dans les baies et havres des côtes atlantiques du Canada, pour l'achat de boitte, glace, seines, lignes, et tous autres approvisionnements et gréements, et le transbordement de capture, et l'embarquement d'équipages.

Le présent permis sera en vigueur pendant l'année 1896, et est émis conformément à la loi du parlement du Canada de 1892 intitulée "Acte concernant les navires de pêche des Etats-Unis", 55-56 Victoria, chapitre 3.

Le présent certificat, tout en conférant les privilèges plus haut mentionnés, ne dispense pas de l'observation par le détenteur, ou toute autre personne, des lois du Canada, et deviendra nul et de nul effet, et sera immédiatement annulé, et le navire ne pourra obtenir un permis à l'avenir, si des marchandises ou fournitures, ou autres avantages obtenus en vertu du présent certificat, sont vendues ou transférées à des navires de pêche des Etats-Unis qui n'ont pas obtenu un permis.

Daté ce jour de A. D. 1896.

Receveur des douanes au port de pour le ministre de la marine et des pêcheries.

Le *John L. Nicholson* fut détenu à Canso pour avoir embarqué un matelot sans permis. Il fut remis en liberté sur paiement de $500 par le propriétaire.

Un remorqueur et un bateau lesteur furent saisis près Amherstburg pour avoir déchargé des rebuts dans les eaux canadiennes de la rivière Détroit. Une amende de $400 fut infligée, et l'équipage envoyé en prison. Un autre remorqueur et un chalan furent saisis à Bridgeburg et Fort-Erié pour le même délit. Le capitaine et l'équipage furent condamnés à $50 d'amende, et les propriétaires donnèrent une caution de $7,000 contre la répétition du délit.

Le remorqueur des Etats-Unis *Telephone* fut saisi aux alentours de l'île Pelée pour avoir pêché dans les eaux canadiennes. Il fut confisqué.

Je dois offrir mes remerciements aux capitaines, officiers et hommes d'équipage du service de protection pour l'aide importante qu'ils m'ont donnée à protéger nos côtes contre les déprédations de braconniers étrangers, service qui cause des ennuis incessants et exige la plus grande surveillance et un jugement éclairé.

Ces hommes, comme je l'ai déjà dit, font les meilleurs matelots du monde, et, s'il était possible d'en arriver à un plan par lequel ils pourraient suivre un cours d'exercice en hiver, alors que notre climat les empêche de se livrer à leur métier de pêcheurs, je crois que ce serait un grand avantage pour nous de pouvoir les utiliser dans un moment d'urgente nécessité.

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

PERMIS ACCORDÉS AUX NAVIRES DE PÊCHE ÉTRANGERS.

Liste des navires de pêche américains auxquels des permis ont été accordés en vertu de l'acte intitulé "Acte concernant les navires de pêche des États-Unis d'Amérique", durant l'année 1895.

Nom du navire.	Port d'inscription.	Tonnage.	Où délivrés.	Honoraires.
				$ c.
W. Parnell O'Hara	Boston	82	Yarmouth, N.-E.	123 00
Rushlight	Gloucester	64	Digby, N.-E.	96 00
Elector	do	113	Pubnico, N.-E.	169 50
Josie M. Calderwood	do	86	Yarmouth, N.-E.	129 00
Florence Nightingale	do	39	Liverpool, N.-E	58 50
Hustler	do	93	Sydney-Nord, N.-E	139 50
Julia E. Whalen	do	96	Liverpool, N.-E.	144 00
Jennie Seaverns	do	107	Lockeport, N.-E.	160 50
Nellie Burns	do	64	Campobello, N.-B.	96 00
Gatherer	do	91	Shelburne, N.-E.	136 50
Lawrence A. Munroe	do	110	Tusket, N.-E.	165 00
Charles H. Taylor	do	92	Port-Mulgrave, N.-E.	138 00
Emma et Helen	do	89	Port-Hood, N.-E.	133 50
Volunteer	do	102	do	153 00
Gladiator	do	107	do	160 50
Masconomo	do	92	Port-Mulgrave, N.-E.	138 00
Robin Hood	do	88	Canso, N.-E.	132 00
Mary E. Webb	do	11	Port-Mulgrave, N.-E.	16 50
Pinta	do	94	Canso, N.-E.	141 00
Willie L. Swift	Provincetown	95	Saint-Pierre	142 50
Puritan	Gloucester	84	Georgetown, I.P.-E.	126 00
Georgie Campbell	do	106	Shelburne, N.-E	159 00
Frank G. Rich	Booth Bay	100	Saint-Pierre, N.-E.	150 00
Lizzie M. Stanwood	Gloucester	100	Arichat, N.-E.	150 00
John F. Nickerson	Provincetown	91	Liverpool, N.-E.	136 50
Oliver Cromwell	do	60	Port-Hawkesbury, N.-E.	90 00
Mary Fernald	Gloucester	76	do do	114 00
Mayflower	do	108	Canso, N.-E	162 00
Sina Shore	St. Johnsbury	12	Campobello, N.-B	18 00
Notice*	Gloucester	63	Amherst, I.M., Qué.	94 50
D. A. Wilson*	Beverly	86	do do	129 00
Henry Wilson*	Gloucester	88	do do	132 00
Resolute	do	91	Arichat, N.-E.	136 50
Ettie	do	44	Charlottetown, I.P.-E.	66 00
Ralph E. Eaton	do	65	Canso, N.-E	97 50
Reporter	do	79	Port-Hawkesbury, N.-E.	118 50
Richard Lester	do	69	do do	103 50
M. H. Perkins	do	72	Port-Mulgrave, N.-E.	108 00
Carrier Dove	do	82	Liverpool, N.-E.	123 00
Christie Campbell	do	52	Canso, N.-E.	78 00
Cecil H. Low	do	75	Port-Mulgrave, N.-E	112 50
Fanny Reed	Bucksport	20	Pubnico, N.-E	30 00
F. W. Homans	Gloucester	63	Port-Hawkesbury, N.-E.	94 50
Epes Tarr	do	66	do do	99 00
David Sherman	do	67	do do	100 50
Gertie Evelyn	do	81	Arichat, N.-E	121 50
Quickstep	do	99	do	148 50
		3,714		5,571 00
* Moins escompte sur traites à v.				0 88
			Total	5,570 12

SOMMAIRE.

Nombre total des navires	47
Tonnage total	3,714
Montant total reçu en honoraires	$5,570 12

Il peut être intéressant de connaître l'histoire de ces permis *modus vivendi* accordés aux navires de pêche des Etats-Unis. Comme je l'ai dit dans un rapport précédent, l'octroi de ces permis témoigne tout simplement de notre bon vouloir vis-à-vis les Etats-Unis, car, au point de vue du pêcheur, ils sont très favorables à nos voisins.

En vertu du *modus vivendi* qui forme un protocole du traité de 1888, en attendant ratification, les plénipotentiaires britanniques consentirent à un arrangement temporaire, ne devant pas excéder deux ans, par lequel les navires de pêche des Etats-Unis, sur paiement de la somme de $1.50 par tonneau de registre, reçurent les privilèges de

(1) L'achat de boitte, de glace, de seines et de toutes autres fournitures.

(2) L'embarquement d'équipages et le transbordement de captures de pêche.

Si durant ces deux années les Etats-Unis abolissaient les droits qui frappent le poisson et les produits du poisson, les permis devaient être délivrés gratuitement. Le gouvernement des Etats-Unis n'a fait aucune concession. En 1888 et 1889, les deux années spécifiées, il fut obligatoire pour le gouvernement canadien d'émettre ces permis, mais pas après 1889.

En 1890, le Canada, par une loi du parlement, prolongea la durée des privilèges qui expiraient et prenaient fin avec le *modus vivendi*. Ils furent continués jusqu'en 1893, alors que, pour éviter de s'adresser au parlement, une loi fut édictée autorisant le gouvernement à émettre des permis de temps en temps.

Ci-suit un état du nombre des permis émis depuis 1888 :—

1888	37
1889	78
1890	119
1891	98
1892	108
1893	71
1894	53
1895	47

On remarquera qu'il y a eu une notable diminution dans les trois dernières années. Je crois que des trucs comme celui pratiqué par la goélette de pêche américaine *David Sherman* peuvent en grande partie l'expliquer.

Voici, par exemple, six goélettes américaines; elles s'organisent en club et achètent un permis : celle qui prend le permis approvisionne les cinq autres. Si l'on veut bien se rappeler le cas de la *David Sherman* et tenir compte de la grande diminution survenue dans le nombre des permis, cette idée me paraît très plausible. Comme je l'ai déjà fait observer, pour mettre fin à cet abus de la générosité canadienne, la formule des permis qui seront accordés l'année prochaine va contenir une clause qui rendra cette pratique impossible.

Le premier hareng gelé de Terreneuve arriva à Gloucester, E.-U., le 21 décembre; la goélette *Orient*, qui venait de la Baie des Iles, avait à son bord 953 barils de hareng salé et 35,000 harengs gelés. Il y avait 18 voiliers des Etats-Unis à la Baie Fortune, Terreneuve, et un grand nombre en d'autres endroits, attendant le froid. Il paraît que le hareng de bonne qualité abondait.

LA PÊCHE DU MAQUEREAU.

Le maquereau fit son apparition au large de nos côtes vers le milieu de mai, et la première goélette des Etats-Unis fut rencontrée par le croiseur canadien *Kingfisher* à la hauteur du cap de Sable. Les mouvements du poisson différèrent passablement cette année de ce que l'on crut généralement être sa route. Il s'est dirigé rapidement vers l'est le long des côtes de la Nouvelle-Ecosse. La flotte des goélettes de pêche américaines s'est considérablement augmentée tous les jours jusqu'à la fin du mois, alors qu'il y eut tout près de 70 grosses goélettes à la hauteur d'Halifax; le poisson se formait en bancs en dedans de la limite. On voit par là qu'une incessante surveillance de jour et de nuit était absolument nécessaire, car nos voisins auraient

été prompts à profiter de l'occasion de faire du brocantage s'ils n'avaient pas vus le danger qu'ils couraient d'être surpris.

Le maquereau était très gros, si gros, même au printemps, qu'il ne pouvait pas pénétrer dans les mailles des rets, de sorte que quand on levait ces derniers il retombait à l'eau. Tous les jours on le trouvait plus au nord et à l'est, voyageant très vite: la plus grande partie doublait le cap Nord, Cap-Breton, très peu par le détroit de Canso. De là il paraît avoir pris sa course vers les bancs Brodelle et Orphare et les îles de la Madeleine, arrivant sur la côte de l'Ile du Prince-Edouard en juillet et août. Pendant ces deux mois la pêche a été plus ou moins gâtée par des mauvais temps continuels. Fait très significatif en comparaison avec d'autres années, très peu de seineurs des Etats-Unis sont venus sur nos côtes; c'était, pour la plupart des pêcheurs à l'hameçon et à la ligne. Fait non moins digne d'être noté: jusqu'au moment où les seineurs arrivèrent dans la baie, les pêcheurs à la ligne, qui avaient parfaitement réussi, eurent beaucoup de misère à rejoindre le maquereau; chaque jours le poisson était chassé plus loin, et il leur était absolument inutile de le chercher là où les seineurs avaient travaillé quelque temps auparavant.

J'ai tout lieu de croire que nous aurons l'année prochaine une nombreuse flotte de pêcheurs à la ligne des Etats-Unis, et je suis d'opinion qu'avec une flotte de 60 ou 70, la capture du maquereau sera beaucoup plus forte par navire.

Comme je l'ai déjà fait observer, la seine en bourse est l'engin qui cause le plus de destruction, et les pêcheurs eux-mêmes commencent à s'apercevoir qu'avec une goélette gréée pour faire la pêche à la ligne ils réussissent tout aussi bien. La dépense est infiniment moindre, et la destruction de poisson, comparée à celle qu'opère la seine en bourse, est purement nominale.

Le maquereau qui est pris dans le golfe en été fait partie de bancs plus tardifs, et il est beaucoup plus petit que celui qui se prend au printemps et à l'automne sur la côte du cap. Le gros maquereau vient invariablement par le cap Nord, tandis que la petit passe par le détroit de Canso.

Liste des narires de pêche des Etats-Unis abordés par les croiseurs canadiens, dans les eaux canadiennes, sur la côte de l'Atlantique et dans le golfe Saint-Laurent, pendant la campagne de 1895—avec indication du port d'inscription, du tonnage et du nombre d'hommes de chaque navire.

Nº	Nom du navire.	Port d'inscription.	Tonneaux.	Hommes.	Date du départ.
1	Amelia F. Cobb	Blue Hill	70	6	15 avril 1895.
2	Augusta E. Harrick	Boston	94	17	1er mai 1895.
3	Annie C. Hall	Gloucester	84	17	23 avril 1895.
4	Agnes E. Downs	do	80	17	3 mai 1895.
5	Andrew Burnham	Boston	86	18	10 do 1895.
6	Alice S. Hawks	Gloucester	60	15	10 do 1895
7	Abbie M. Deering	do	96	18	10 do 1895.
8	Arthur Binney	Boston	112	19	14 do 1895.
9	Alva	Gloucester	97	17	15 do 1895.
10	Addie M. Cole	Provincetown	72	17	13 do 1895.
11	Alice	do	86	17	10 do 1895.
12	American	Gloucester	118	17	5 do 1895.
13	Alice Parsons	do	72	17	18 do 1895.
14	Alice C. Jordan	do	81	17	15 do 1895.
15	A. R. Crittenden	do	81	15	
16	Blue Jay	do	27	9	8 juillet 1895.
17	Charles H. Taylor	do	92	18	15 août 1895.
18	Commonwealth	do	81	16	25 do 1895.
19	Centennial	do	110	16	26 do 1895.
20	Caroline Vooght	do	80	17	15 mai 1895.
21	Charles Levi Woodbury	do	100	18	15 do 1895.
22	C. A. Sanford	Dennis	81	16	15 do 1895.
23	Christie, Campbell	Gloucester	52	13	14 juillet 1895.
24	Cecil, H. Lowe	do	75	15	18 do 1895.
25	Carrier Dove	do	82	16	1er août 1895.
26	Carrie C.	do	73	12	5 août 1895.
27	Charles W. Parks	do	56	14	

Liste des navires de pêche des États-Unis abordés par les croiseurs du gouvernement canadien dans les eaux canadiennes, etc.—*Suite.*

N°	Nom du navire.	Port d'inscription.	Tonneaux.	Hommes.	Date du départ.
28	Davy Crockett	Gloucester	81	16	7 mai 1895.
29	David Sherman	do	68	16	16 do 1895.
30	D. A. Wilson	Beverly	86	18	18 juillet 1895.
31	Elector	Gloucester	113	18	15 mars 1895.
32	Emma	Portland	77	16	10 mai 1895.
33	Eliza H. Parkhurst	Gloucester	115	16	26 avril 1895.
34	Ethel B. Jacobs	do	125	17	15 mai 1895.
35	Ethel & Addie	Portland	86	17	15 do 1895.
36	Edith S. Walen	Gloucester	79	16	15 do 1895.
37	Emma E. Witherell	Boston	109	18	4 juin 1895.
38	Epes Tarr	Gloucester	66	14	20 juillet 1895.
39	Ettie	do	44	6	10 mai 1895.
40	Edward Grover	do	73	13	28 août 1895.
41	E. B. Campbell	do	95	18	
42	Fredonia	do	109	17	25 avril 1895.
43	Frederick Gerring	do	67	17	16 mai 1895.
44	Fortuna	do	118	18	13 do 1895.
45	Frank A. Rackliff	do	99	16	25 do 1895.
46	F. W. Homans	do	63	14	6 juillet 1895.
47	F. Nightingale	do	89	17	1er do 1895.
48	F. R. Walker	do	68	10	16 mai 1895.
49	George S. Botwell	do	63	12	8 avril 1895.
50	George F. Edmunds	do	141	17	15 mai 1895.
51	Grayling	do	115	17	15 do 1895.
52	Gertie Evelyn	do	81	16	22 août 1895.
53	Harvester	do	101	15	
54	Henry Wilson	do	80	16	1er avril 1895.
55	Hattie D. Linnell	do	90	17	15 avril 1895.
56	Harry L. Belden	do	117	18	8 mai 1895.
57	Henrietta Frances	Portland	74	16	10 do 1895.
58	Harvard	Gloucester	106	17	14 do 1895.
59	Harry G. French	do	95	17	15 do 1895.
60	Harry Eilsworth	do	56	13	15 do 1895.
61	Helen Lincoln	Portland	92	17	1er do 1895.
62	Hattie Maud	do	87	17	15 do 1895.
63	Hattie & Lottie	Dennis, E.-U	96	17	1er do 1895.
64	Herald of the Morning	Gloucester	68	16	10 do 1895.
65	Henry Woods	do	84	17	18 do 1895.
66	Henry Morganthon	Portland	85	15	12 do 1895.
67	Hereward	Gloucester	88	12	30 juillet 1895.
68	Harry E. Parsons	do	80	14	31 do 1895.
69	Henry W. Longfellow	do	76	14	1er août 1895.
70	Horace Albert	do	68	12	28 do 1895.
71	Henry M. Stanley	do	112	17	
72	Iolanthe	do	76	16	1er mai 1895.
73	J. S. Glover	Portland	53	15	20 avril 1895.
74	Jennie P. Phillips	Swampscott	53	14	10 mai 1895.
75	John M. Plummer	Portland	95	17	14 do 1895.
76	James Dyer	do	81	18	15 do 1895.
77	John S. Presson	Gloucester	88	17	15 do 1895.
78	James G. Blaine	do	98	16	10 do 1895.
79	John Smith	do	63	14	1er juillet 1895.
80	Jennie Seavers	do	106	15	30 août 1895.
81	Julia E. Walen	do	96	17	20 sept. 1895.
82	Kersarge	do	110	17	14 mai 1895.
83	Lizzie M. Centre	do	77	16	23 avril 1895.
84	Lottie Gardener	do	111	17	10 mai 1895.
85	Lucille	do	99	17	10 do 1895.
86	Landseer	do	95	17	10 do 1895.
87	Lizzie Smith	Provincetown	73	17	1er do 1895.
88	Lucy W. Dyer	Portland	78	17	15 do 1895.
89	Lilla B. Fernald	do	78	16	15 do 1895.
90	Lizzie Maud	do	79	17	16 do 1895.
91	Latona	Gloucester	103	17	16 do 1895.
92	Lewis H. Giles	do	128	17	8 sept. 1895.
93	Mabel R. Bennett	do	115	17	15 avril 1895.
94	M. S. Ayer	do	76	17	10 mai 1895.
95	M. B. Wetherell	Portland	102	17	12 do 1895.
96	Mertis H. Perry	Boston	58	12	14 do 1895.

Liste des navires de pêche des États-Unis abordés par les croiseurs du gouvernement canadien dans les eaux canadiennes, etc.—*Fin.*

N°	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonneaux.	Hommes.	Date du départ.
97	Margie Smith	Gloucester	58	16	15 août 1895.
98	Mary E. Webb	do	11	2	14 do 1895.
99	Mondego	do	117	17	15 do 1895.
100	Miranda	do	103	18	4 do 1895.
101	Marsala	do	76	15	9 do 1895.
102	Mariner	do	107	17	18 do 1895.
103	Margaret Haskins	do	96	17	20 do 1895.
104	Mertie and Delmar	Chatham	74	14	10 do 1895
105	Mayflower	Gloucester	118	18	15 juillet 1895.
106	M. H. Perkins	do	72	14	18 do 1895.
107	Norman Fisher	do	76	17	1er mai 1895.
108	Norumbega	do	120	18	15 do 1895.
109	Noonday	do	71	14	6 juillet 1895.
110	Notice	do	66	10	20 mai 1895.
111	Nellie Burns	Portland	64	12	1er août 1895.
112	Oliver Wendell Holmes	Gloucester	101	18	10 mars 1895.
113	Orient	do	89	17	25 juillet 1895.
114	Parthia	do	105	18	20 avril 1895.
115	Pendragon	do	68	16	15 do 1895.
116	Pinta	do	94	18	25 juin 1895.
117	Quickstep	do	99	17	10 do 1895.
118	Richard Lester	do	69	15	1er mai 1895.
119	Roulette	Boston	79	17	15 do 1895.
120	Ralph E. Eaton	Gloucester	68	16	15 do 1895.
121	Rushlight	do	64	14	1er juillet 1895.
122	Reporter	do	78	10	15 do 1895.
123	Samuel R. Crane	do	78	12	1er avril 1895.
124	Stowell Sherman	Provincetown	87	17	10 mai 1895.
125	Speculator	Gloucester	104	18	12 do 1895.
126	S. F. Maker	do	104	17	15 do 1895.
127	Talisman	do	118	17	10 avril 1895.
128	W. E. Morris	do	117	19	1er do 1895.
129	Wide-Awake	Portland	65	15	20 mai 1895.
130	W. H. Rider	Gloucester	68	13	8 août 1895.
131	Yosemite	do	115	17	15 mai 1895.
	Total		11,273	2,058	

Note—Des 96 navires des Etats-Unis qui étaient dans les eaux du Canada pour la pêche du hareng et du maquereau de printemps, campagne de 1895 :—

12 sont reportés le ou avant le 15 avril.
8 do entre le 15 avril et 1er mai.
29 do do 1er mai et 10 mai.
35 do do 10 mai et 15 mai.
12 do do 15 mai et 20 mai.

LISTE des seineurs des Etats-Unis qui ont fait la pêche sur la côte du Cap, 1895.

Date.	Nom.	Tonnage.	D'où ils venaient.	Patron.	Barils.	Total.
1895.						
17 mai.	Abbie M. Deering	96	Gloucester		Frais	128
17 do	Agnes E. Downes	81	do	Rowe		186
17 do	Alice C. Jordan	82	do	Keene		128
17 do	Alice M. Parsons	Nouv.	do	Lewis	75	250
17 do	Alice S. Hawkes	60	do	Rowe		110
17 do	American	118½	do	Swim		245
17 do	Alva	97	do	Carrigan		178
17 do	Annie C. Hall	84	do	Vautire		65
17 do	Addie F. Cole	72	Provincetown	Bich		60
17 do	Alice	85	do	Chase		127
17 do	Andrew Burnham	86	do	Blake		15
17 do	Arthur Binney	112	do	Joyce		10
17 do	Augusta E. Herrick	95	do			90
17 do	Caroline Vought	80	Portland	Leavy		250
17 do	Centennial	110	Gloucester			10
17 do	Charles Levy Woodbury	100½	do	McLean		Net.
17 do	Commonwealth	81	do	Tupper		104
17 do	C. A. Sandford	81	Dennis, Mass.			32
17 do	Canopus	68	Gloucester	McPhee		Net.
17 do	David Sherman	68	do	Rowe		214
17 do	Davy Crockett	81	do			130
17 do	Ethel & Addie	86	Portland			60
17 do	Edith S. Walen	79	Gloucester			85
17 do	Eliza H. Parkhurst	115	do	McPhee		60
17 do	Ethel B. Jacobs	125	do	Jacobs	Frais, 107	407
17 do	Ellen Lincoln	92	Portland	Cook		48
17 do	Fortuna	Nouv.	Gloucester	Greenlaw		110
17 do	Fredonia	109	do	Morgan		240
17 do	Frederick Gerring	67	do	Harty		Net.
17 do	Geneva Mertis	43	do	McLoud		210
17 do	George F. Edmunds	142	do	Brewer		30
17 do	Grayling	115	do	Harty		280
17 do	Henry Ellsworth	56	do			Net.
17 do	Harry L. Beldon	117	do	Walen		4
17 do	Harvard	106½	do	Swim		80
17 do	Harry G. French	95	do	Grant		132
17 do	Hattie D. Linnell	89	do	Hall		110
17 do	Hattie M. Graham	133	do	Graham		204
17 do	Henri N. Woods	84	do	Dorman		170
17 do	Herald of the Morning	68	do	McLean		266
17 do	Henrietta Francis	74	Cohassett	Edwards		40
17 do	Hattie and Lottie	96	Dennis			80
17 do	Hattie Maud	86¾	Portland	Pool		56
17 do	Iolanthe	71	Gloucester	White		25
17 do	Henry Morganthan	85½	Portland			70
17 do	James G. Blaine	98	Gloucester	McDonald		152
17 do	John S. Presson	88	do	Williams		333
17 do	James Dyer	81	Portland			113
17 do	John M. Plummer	95	do			70
17 do	J. S. Glover	54	do	Maxwell		Net.
17 do	Kearsarge	101	Gloucester	Mills		77
17 do	Lizzie M. Center	77	do	Smith		126
17 do	Lottie Gardner	111½	do	Paris		150
17 do	Lucille	99	do	Welch		250
17 do	Lizzie Smith	93	Provincetown			Net.
17 do	Lizzie Maud	79	Portland			138
17 do	Lewis H. Giles	128	Gloucester	Winen		126
17 do	Latona (new)					103
17 do	Leander F. Gould	67	Chatham			5
17 do	Lilla B. Fernald	78	Portland			90
17 do	Lucy W. Dwyer	78	do			239
17 do	Marguirito Haskins	96	Gloucester	Maclain		110
17 do	Miranda		do	Cavanagh		150
17 do	Margie Smith	58	do	Smith		85
17 do	M. S. Ayer	76	do			21
17 do	Mabel R. Bennett	115	do	Smith		126
17 do	Mondego	100	do	Corkhum		86
17 do	Mertie & Delmer	75½	Chatham			25
17 do	Marnier	107¾	Gloucester	Milles		28

Liste des seineurs des Etats-Unis qui ont fait la pêche sur la côte du Cap, 1895.—*Suite.*

Date.	Nom.	Tonnage.	D'où ils venaient.	Patron.	Barils.	Total.
1895.						
17 mai	Mertis H. Perry	59	Boston			15
17 do	Maud B. Wetherell	102½	Portland			50
17 do	Norumbega	120½		McKinnon		29
17 do	Norman Fisher	76		Anderson		143
17 do	Pendragon	68	Gloucester	Johnson		Net.
17 do	Roulette	79	Boston	Ellis		140
17 do	Richard Lester	69	Gloucester	McLean		12
17 do	Stowell Sherman	88	Provincetown	Hatch		67
17 do	Speculator	104	Gloucester	McDonald		250
17 do	S. F. Maker	104	do	Payson		Net.
17 do	Talisman	118	do			187
17 do	Yosemite	115	do	McFarland		94
17 do	Wide Awake	65½	Portland			60

LISTE DES PÊCHEURS À LA LIGNE DANS LA BAIE DU NORD, SAISON 1895.

1	Blue Jay	28	Gloucester	Ellis	Repartis	33
2	Christie Campbell	52	do	Maguin		150
3	Cecil H. Low	75	do	Parks	103	
4	Carrie and Annie	90	do	Parsons		196
5	D. A. Wilson		do	McKinnon	40	
6	Epes Tarr	66½	do	Campbell		157
7	Ettie	44	do	Martin	Rep. le 15 oct.	126
8	Florence Nightengale	39	do	Eaton	Repartis	80
9	Farmer R. Walker	68	do	Irwin		224
10	Frank W. Homans	63	do	Wharff	Repartis	160
11	Grace L. Fears	84½	do	McPhee	Repartis	310
12	John Smith	62	do	Stewart	Repartis	220
13	Jennie Seavens	107	do			
14	Mary E. Webb	11	do	McFarlane	Repartis	78
15	M. H. Perkins	72	do	Scott	175	
16	Notice	63	do	Jackson		260
17	Noon Day	71½	do	Beaton		240
18	Oliver Cromwell	60	Provincetown		Ass. $6,000.	380
19	Orient	89	Gloucester	Whittey		130
20	Reporter	79	do			
21	Richard Lester	69	do	McLean		250
22	Ralph E Eaten	65½	do	Keefe		
	Total pris avec seines					8,750

Note—Quelques-uns de ces navires ne sont pas encore repartis.

La longue liste suivante des navires de pêche des États-Unis qui ont fréquenté les ports de Canso et de Sydney pendant la dernière campagne tend à démontrer l'importance de nos ports pour les pêcheurs étrangers.

Liste des navires de pêche des États-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Canso, pendant la dernière campagne de 1895.

Date.	Nom du navire.	Port d'inscription.	Tonnes.	Hommes.	D'où ils venaient.	Avec perm. "P." S. permis "N."	Pourquoi entré dans le port.
1894.							
21 déc..	Chas. H. Taylor.	Gloucester....	92	18	Bancs	P	Eau et approvisionnements.
21 do	D. A. Willson.	do ...	86	5	Terreneuve...	N	Abri.
26 do	Mattie F	Bucksport	91	6	Bucksport	N	do
							do
1895.							do et eau.
							do do
16 janv.	Centennial	Gloucester....	110	7	Terreneuve...	N	do
18 do	E. E. McInnes.... .	do ...	80	18	Gloucester....	N	do et eau.
21 do	Mabel R. Bennet.....	do ...	115	8	do ...	N	do do
2 fév..	Agnes E. Douns.....	do ...	80	7	Terreneuve...	N	do
4 do	Georgie Campbell....	do ..	106	16	Gloucester....	N	do réparations.
4 do	Margaret	Salem	131	7	Bercely......	N	Abri.
7 do	Carrie and Annie	Boston	90	7	Terreneuve...	N	do
2 mai..	A. W. Holmes......	Gloucester....	101	18	Bancs	N	do
4 do	Robin Hood	do ...	88	16	Gloucester ...	L	do
4 do	D. A. Willson..	do ...	86	9	Beverly.	N	do
20 do	Massala...	do ...	76	14	Gloucester....	N	do
22 do	A. F. Cobb........ .	Blen Hill.....	81	5	Iles de la Mad.	N	do
22 do	Flora................	Eastport......	36	4	do ..	N	do
27 do	Pinta	Gloucester....	94	18	Gloucester....	P	do
27 do	Henri M. Wood	do ...	84	7	Large de la côte	N	do
27 do	Mariner.....	do ...	107	17	do ..	N	do
27 do	Arthur Binney.. ...	Boston........	118	19	do ..	N	do
27 do	Kearsage	Gloucester....	110	17	do ..	N	do
27 do	Lizzie Maud.........	Portland.	79	17	do ..	N	do
27 do	Iolanthe	Gloucester....	70	15	do ..	N	do
27 do	Mertie and Delmer...	do ...	74	14	do ..	N	do
30 do	Julia E. Weldon.....	do ...	96	18	Bancs	P	Transbordement du poisson.
30 do	L. M. Stanwood......	do ...	100	17	Gloucester....	P	Pour un homme, etc.
30 do	Miranda...	do ...	103	18	Large de la côte	N	Abri et mettre un homme malade à terre.
30 do	Centennial.....	do ...	110	18	do ..	N	Abri.
30 do	Mondego	do ...	100	17	do ..	N	do
30 do	David Crockett......	do ...	80	17	do ..	N	do
31 do	C. H. Sanford........	Barnstable....	81	17	do ..	N	do eau.
31 do	Addie F. Cole.	Provincetown.	76	17	do ..	N	do do
31 do	Grayling	Gloucester...	115	17	do ..	N	do do
31 do	Stowell Sherman......	Provincetown.	87	17	do ..	N	do do
3 juin .	Fred. K. Deering	Gloucester....	67	17	do ..	N	do do
3 do	Alice..	Provincetown.	85	17	do ..	N	do do
3 do	A. E. Herrick	Boston	94	17	do ..	N	do do
3 do	Hattie and Lottie....	Dennis........	96	17	do .	N	do do
3 do	Stowell Sherman.....	Gloucester....	87	17	do ..	N	do do
3 do	Wide Awake	Portland	65	17	do ..	N	do do
3 do	C. H. Sanford... ...	Barnstable....	81	17	do ..	N	do do
3 do	Addie F. Cole	Provincetown.	72	17	do ..	N	do do
3 do	Hy. Ellsworth.......	Gloucester...	53	13	do ..	N	do do
5 do	Julia E. Whelan.....	do ...	96	18	Bancs	P	Approvisionnements, etc.
5 do	Geneva Mertis.......	do ...	40	14	Large de la côte	N	Abri et eau.
7 do	Hustler..............	do ...	92	18	Gloucester....	P	Approvisionnements, etc.
8 do	Lewis H. Giles	do ...	128	18	Large de la côte	N	Abri et eau.
8 do	Arthur Binney.	Boston	112	19	do ..	N	do do
11 do	Centennial.	Gloucester....	110	18	do ..	N	do do
11 do	David Crockett......	do ...	80	16	do ..	N	do do
11 do	Ralph E. Eaton......	do ...	65	16	do ..	N	do do
11 do	And. Burnham	Boston	86	18	do ..	N	do do
11 do	Lilla B. Fernald.....	Portland	78	17	do ..	N	do do
2 do	Lizzie Maud..... ...	do ...	83	17	do ..	N	do do

Liste des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, au port de Canso, etc.—*Fin.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Avec permis "P" Sans permis "N"	Pourquoi entrés dans le port.
1895.							
12 juin..	James Dyer	Portland	81	18	Du large	N	Abri, eau.
12 do .	Emma	Gloucester	77	16	do	N	do
13 do .	Margaret Smith	do	50	16	do	N	do
14 do .	Mabel R. Bennet	do	115	17	do	N	do
14 do .	Alice	Provincetown	89	17	do	N	do
14 do .	Iolanthe	Gloucester	70	15	do	N	do
14 do .	Alva	do	97	17	do	N	do
14 do .	Fortuna	Gloucester	118	18	do	N	do
15 do .	Gladiator	do	107	18	Gloucester	P	Glace, approvisionnements, etc.
15 do .	M B. Wetherell	Portland	102	16	Du large	N	Abri, eau.
17 do .	Henrietta Francis	do	73	15	do	N	do
17 do .	Margaret	Salem	121	7	Beserly	N	do
5 juill..	Pinta	Gloucester	94	18	Gloucester	P	Glace, etc., eau.
5 do ..	Ralph E. Eaten	do	65	16	do	P	Hommes.
8 do .	Talisman	do	118	16	do	N	Abri, eau.
15 do ..	I. L. Nicholson	do	118	17	do	N	do
19 do ..	Christie Campbell	do	52	12	do	N	do
24 do ..	Rushlight	do	63	14	Bancs	P	Approvisionnements, etc.
29 do ..	M. B. Fenald	do	76	12	do	P	do
8 août.	Carrier Dove	do	82	16	do	P	Transbordement, poisson.
8 do .	Quick Step	do	99	18	do	P	Glace, boitte, etc.
10 do .	Pinta	do	94	17	do	P	Eau, etc.
20 do .	Nellie Burns	Portland	64	12	do	P	Eau, boitte.
24 do .	W. H. Ryder	Gloucester	68	15	do	N	Abri.
27 do .	Fredonia	do	109	18	do	N	do
5 sept..	Georgie Campbell	do	106	16	do	P	Glace, eau, etc.
5 do ..	David Sherman	do	67	14	do	N	Abri.
13 do ..	Electro	do	113	18	do	P	Sel et approvisionnements.
17 do ..	Blue Jay	do	28	18	B. des Chaleurs	N	Abri.
18 do ..	Kearsage	do	101	17	Gloucester	N	do
19 do ..	Meteor	do	119	16	Bancs	N	Réparations.
24 do ..	Nellie Burns	Portland	64	16	do	P	Approvisionnements, etc.
25 do ..	Pinta	Gloucester	94	16	Gloucester	P	Abri.
27 do ..	H. F. Whitton	do	127	20	Greenland	N	do eau.
28 do ..	Mayflower	do	108	18	Gloucester	P	Approvisionnements, etc.
1er oct.	H. L. Belden	Boston	117	18	Bancs	N	Abri.
2 do .	C. E. Parsons	Gloucester	80	14	do	N	do
3 do .	L. M. Stanwood	do	100	18	do	P	do eau.
5 do .	Priscilla	do	73	13	Gloucester	N	do
8 do .	L. B. Campbell	do	95	18	do	N	do
12 do .	Alva	do	97	17	Bancs	N	do
17 do .	W. E. Wetherell	Boston	109	18	do	P	Approvisionnements, etc.
17 do .	Osesa	Gloucester	82	16	Gloucester	N	Abri.
22 do .	J. L. Nicholson	do	118	18	Bancs	N	do
26 do .	M. H. Perkins	do	72	14	Du large	P	do
28 do .	Falcon	do	68	12	Bancs	N	do
29 do .	Aroostook	do	67	11	do	N	do
30 do .	F. R. Walker	do	68	13	Du large	N	do
4 nov..	R. E. Eaton	do	65	17	do 3	P	do
7 do .	Abbey F. Derney	do	96	18	do	N	do
7 do .	H. G. French	do	95	17	do	N	do
7 do .	D. A. Willson	Beverly	86	16	do	P	Transbordement, poisson.
16 déc..	Gladiator	Gloucester	107	17	Bancs	P	do
19 do ..	Masconoma	do	91	18	Gloucester	P	Abri.
19 do ..	C. H. Taylor	do	92	18	Bancs	P	do
20 do ..	Carrier Dove	do	82	16	do	P	Réparations.

Du 1er janvier 1895 au 19 décembre 1895.

PORT DE SYDNEY.

Noms.	Tonnage.	Noms.	Tonnage.
M. S. Howard	68	Herald of the Morning	68
Hustler	92	Henry W. Longfellow	77
E. McInnis	80	Carrie C	71
Frank Radcliff	99	Quickstep	99
J. H. Correy	95	Herald of the Morning	68
H. Morganthan	85	Lawrence Monseo	110
S. F, Madder	103	Ethel B. Jacobs	251
Speculator	104	Herald of the Morning	68
Yosemite	115	Norman Fisher	76
Lizzie J. Green Leaf	88	Eliza A. Parkhurst	115
H. Morganthan	85	Landseer	94
Commonwealth	81	Eliza A. Parkhurst	115
Martha Delman	74	Norman Fisher	76
H. Francis	73	Herald of the Morning	68
E. H. Parkhurst	115	America	118
C. W. Baxter	70	Henry W. Longfellow	77
A. F. Cole	76	C. L. Woodbury	100
Yosamite	115	Herald of the Morning	68
Kearsage	101	Harvard	106
Norumbega	120	Talisman	118
Alva	97	Herald of the Morning	68
Commonwealth	81	Eliza A. Parkhurst	115
Mabel R. Bennett	115	Mabel R. Bennett	115
H. E. Bilden	117	Lawrence Monseo	110
H. N. Woods	84	Horace Albert	68
Arthur Binney	118	Hattie D. Leennele	93
Edith Whalen	78	America	118
Latorna	103	Norumbega	120
Hattie and Lottie	96	Norman Fisher	76
S. F. Mabor	103	Talisman	118
Lizzie Smith	73	Mabel R. Bennett	115
S. Sherman	87	Alva	97
Alice	89	Herald of the Morning	68
Lucilla	99	Reporter	79
C. A. Sanford	81	Ethel B. Jacobs	125
Maggie Smith	58	Edward Grover	73
Miranda	103	Herald of the Morning	68
J. S. Presson	58	Agnes E. Downs	81
Jane Dyer	81	Landseer	94
C. Vooght	79	Horace Alber t	68
H. D. Lennele	89	Julia E. Whalen	96
David Starns	67	America	118
A. E. Downs	80	Cecil H. Low	75
L. Gardner	111	M. H. Perkins	72
M. S. Ayre	76	Herald of the Morning	68
E. Parkhurst	115	John E. McKenzie	124
Grayling	115	Herald of the Morning	68
Lizzie Maud	83	Eliza K. Parkhurst	115
M. B. Weatherall	102	F. R. Walker	68
Ethel & Addie	86	Lucilla	99
Herald of the Morning	68	Landseer	94
Hattie & Lottie	96	Carrie W. Babson	85
M. R. Burnell	115	Landseer	94
J. M. Presson	95	James A. Garfield	64
J. G. Blain	98	F. R. Walker	68
John Nicholson	118	Agnes E. Downs	81
Jennie Seouns	107	Eliza H. Parkhurst	115
Carrie & Annie	90	Cecil H. Low	75
Mary Fernald	76	Alice S. Hawks	60
L. A. Monroe	110	C. L. Woodberry	100
Tolisman	118	Talisman	118
S. F. Madin	103	Hearld of the Morning	68
Annie & Mary	68	Harvard	106
Annie May	68	Louis H. Giles	128
S. F. Madu	103	Landseer	94
Cecil H. Low	75	Norumbega	128
Reporter	79	Mariner	107
Herald of the Morning	68	D. Thomas	67

Du 1er janvier 1895 au 19 décembre 1895—*Suite.*

PORT DE SYDNEY—*Suite.*

Nom.	Tonnage.	Nom.	Tonnage.
Julia E. Whelan	96	H. G. French	95
Hattie D. Linnell	90	Richard Lester	69
Fredonia	109	Yosemite	115
Norumbega	120	Fredonia	109
Agnes E. Downs	81	Centennial	110
James A. Garfield	64	Lottie Graham	111
D. A. Wilson	86	Eliza A. Parkhurst	115
H. W. Longfellow	77	David Sherman	67
Levi H. Giles	125	Harvard	106
Ada M. Deering	96	Hearld of the Morning	68
James A. Garfield	64	Lewis H. Giles	128
Fredonia	109	Norman Fisher	76
Eliza H. Parkhurst	115	Jennie Severns	106
Hearld of the Morning	68	Norumbega	120
Harvard	106	Alice S. Hawks	60
Lucil e	99	C. L. Woodbury	100
Alice S. Hawks	60	Commonwealth	81
David Sherman	67	Agnes E. Downs	81
Talisman	118	M. A. Perkins	72
C. L. Woodbury	100	Geo F. Edmunds	141
Ethel B. Jacobs	125	Talisman	118
Richard Lester	69	America	118
Commonwealth	81	F. R. Walker	68
Norembego	120	Julia E. Whalen	96
D. A. Wilson	86	Jas. A. Garfield	64
Harry G. French	95	Alva	97
Hattie D. Lennell	90	Annie C. Hall	84
Centennial	110	Jas. G. Blain	98
Cecil	75	Lucille	99
Hattie M. Graham	133	Alice H. Hawks	60
Warrior	107	Kearsage	101
Landseer	94	Lottie Gardener	111
Eliza H. Parkhurst	115	Annie C. Hale	84
Richard Lister	69	David Sherman	67
Centennial	110	Havard	106
James A. Garfield	64	Julia E. Whalen	96
David Sharon	67	Lewis H. Giles	128
Agnes E. Downs	81	Talisman	118
Cecil H. Low	75	Jas. G. Blain	9
Kearsage	101	Hearld of the Morning	68
Harry G. French	95	Eliza H. Parkhurst	115
Mabel R. Bennett	115	Jennie Severns	106
D. A. Wilson	86	Cecil H. Low	75
Ralph E. Eaton	65	Ralph E. Eaton	65
F. R. Walker	68	Kersage	101
America	118	Ada M. Deering	96
Yosemite	115	Richard Lester	69
Norumbega	120	Fredonia	109
Commonwealth	81	Mabel R. Bennett	115
Lottie Graham	111	Agnes E. Downs	81
Herald of the Morning	68	Mondego	100
Alice S. Hawks	60	Landseer	94
Norman Fisher	76	Harry G. French	95
Ethel B. Jacobs	125	James A. Garfield	64
Lawis H. Giles	128	Frank A. Redcliff	99
M. H. Perkins	72	Norumbega	120
Geo. F. Edwards	141	Hattie B. Lennell	90
Harvard	106	Ethel B. Jacobs	125
Talisman	118	Norman Fisher	76
Jas. G. Blain	98	Geo. F. Edmunds	141
Mondego	100	C. L. Woodberry	100
Jennie Severns	106	Gosemite	115
Fredonia	109	America	118
Talisman	118	Commonwealth	81
Lucille	99	America	118
Hattie B. Linnell	90	Ceo. F. Edmunds	141
Julia Whalen	96	Ada M. Deering	96
D. A. Wilson	86	Talisman	118

Du 1er janvier 1895 au 19 décembre 1895—*Suite.*

PORT DE SYDNEY—*Suite.*

Nom.	Tonnage.	Nom.	Tonnage.
Kearsage	101	Ada M. Deering	96
Alva	97	Landseer	94
Jennie Severns	106	Commonwealth	81
Annie C. Hall	84	Gosemite	115
Norman Fisher	76	C. L. Woodberry	100
Norumbega	120	Maud M. Storey	71
Herald of the Morning	68	D. A. Wilson	86
Mabel R. Bennett	115	Norumbega	120
Gosemite	115	Cecil H. Law	75
David Sherman	67	Centennial	110
Ethel B. Jacobs	125	Eliza H. Parkhurst	115
C. L. Woodberry	100	Alva	97
Richard Lester	59	Herald of the Morning	68
Mondego	100	Hattie M. Graham	133
Mariner	107	Hattie B. Lennell	90
Ralph E. Eaton	97	Mabel R. Bennett	115
Harry G. French	95	Jas. G. Blain	98
D. A. Wilson	86	C. L. Woodberry	100
F. R. Walker	68	Talisman	118
Maud M. Storey	71	G. F. Edmunds	141
Centennial	110	Gosemite	115
Lucille	99	Frank A. Radcliff	99
Eliza A. Parkhurst	115	Commonwealth	81
Alice S. Hanks	60	America	118
Gosemite	115	Eliza H. Parkhurst	115
Norman Fisher	76	Mariner	107
Jennie Severns	106	Jas. A. Garfield	64
Agnes E. Dawns	81	Agnes E. Dawns	81
Cecil H. Law	75	Julia E. Whalen	96
Harry G. French	95	Jennie Severns	106
Annie C. Hall	84	Ada M. Deering	96
Talisman	118	D. A. Wilson	86
Ethel B. Jacobs	125	Harvard	106
Commonwealth	81	Norumbega	120
Norumbega	120	Ralph E. Eaton	65
David Lester	69	Lottie Graham	111
F. R. Walker	68	Conductor	69
Ralph E. Eaton	97	Lewis H. Giles	128
America	118	Mondego	100
Hattie D. Lennell	90	Alva	97
Lewis H. Giles	128	Norman Fisher	76
Herald of the Morning	68	Harry G. French	65
Ada M. Deering	96	David Sherman	67
D. A. Wilson	86	Landseer	94
David Sherman	67	Kearsage	101
Geo. F. Edmunds	141	America	118
Harvard	106	David Sherman	67
America	118	Jennie Severns	106
Jennie Severns	106	Centennial	110
Fredonia	109	Lottie Gardener	111
Harry G. French	95	Gosemite	115
Alice S. Hanks	60	Mabel R. Bennctt	115
Agnes E. Dawns	81	Commonwealth	81
Talisman	118	Hearld of the Morning	68
Mondego	100	Alva	97
Herald of the Morning	68	Eliza H. Parkhurst	115
Louis H. Giles	128	Landseer	94
David Sherman	67	Mondego	100
Ralph E. Eaton	65	David Sherman	67
Jas. A. Garfield	64	Geo. F. Edmunds	141
Eliza H. Parkhurst	115	Kearsage	101
Julia E. Whalen	96	Landseer	94
Lotte Graham	111	Mondego	100
Norman Fisher	76	Landseer	94
Norumbega	120		

RAPPORT ANNUEL SUR LA CROISIÈRE DU *PETREL* PENDANT LA CAMPAGNE DE 1895.

CROISEUR CANADIEN "PETREL",
OWEN-SOUND, 10 décembre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur notre dernière croisière :

La saison ayant été très tardive, nous n'avons pu partir que le 25 avril. Ce jour-là je quittai Owen-Sound pour Wiarton, où le lendemain je fis l'inspection de la scierie au sujet de laquelle des plaintes avaient été formulées. De là je me rendis à Amherstburg, où j'arrivai le 27 et où je reçus instruction de faire de Port-Stanley mon quartier général. Je commençai alors à faire croisière en descendant le lac dans la direction de Port-Dover, et je m'entendis avec les différents gardiens de phares sur un code de signaux dont ils se serviraient lorsqu'ils auraient à me donner des renseignements importants. Arrivé à Port-Dover le 30, je fis prendre la mesure des hommes de l'équipage pour leurs uniformes. De ce moment je croisai le long de la frontière vers l'extrémité orientale du lac, et je revins vers Rondeau.

Le 9 mai, par le travers de Rondeau, à 19½ nœuds vers le sud, je réussis à opérer la saisie de 82 rets à mailler américains, avec une quantité considérable de poisson. Le lendemain j'en confisquai 100 autres, à 7 ou 8 milles vers l'ouest du théâtre de ma précédente opération.

Le 20, à la hauteur de la Pointe Albino, et sur la foi d'informations reçues, je promenai les grappins pendant plusieurs heures à la recherche de rets tendus illégalement. Le 24 mai je me rendis à Windsor, où j'avais reçu instruction d'assister à la célébration de la fête de la Reine, et où une salve royale de 21 coups de canon fut tirée.

Le 5 juin, le receveur des douanes Gott et le magistrat de police McGee, d'Amherstburg, me donnèrent l'ordre de saisir le remorqueur et le chalan nolisé par la Compagnie d'Hygiène de Détroit, qui déchargeaient des déchets et des tripailles d'animaux dans les eaux canadiennes de la rivière Détroit. Je les fis surveiller pendant toute la nuit suivante, mais à la faveur d'une violente tempête ils firent l'opération à quelques 8 ou 10 milles en amont. Dans la nuit du 6 je réussis à opérer la saisie du remorqueur et du chalan, qui contenaient 34 boîtes en acier remplies pour la plupart de tripailles et autres matières animales. Cette affaire me retint à Amherstburg jusqu'au 11. Les équipages du remorqueur et du chalan furent finalement envoyés en prison et une amende de $400 fut infligée par la douane.

Le 11 juin je partis en tout hâte pour Port-Colborne, ayant à bord le docteur Bryce, officier d'hygiène provincial. Arrivés là, nous engageâmes chevaux et voitures, et, accompagnés d'une escouade d'hommes armés, nous nous rendîmes à Bridgeburg, sur la rivière Niagara, pour opérer la saisie d'un remorqueur américain avec ses chalands à bascule, qui étaient à décharger tout près des docks, sur le côté canadien de Bridgeburg et de Fort-Erié, le matières draguées dans le port ; je réussis à faire cette saisie le 14. Le capitaine et l'équipage furent condamnés chacun à $50 d'amende, et les propriétaires à donner une caution de $7,000 contre la répétition de l'infraction. Dans le cas des deux dernières saisies, j'ai eu le plaisir de recevoir l'approbation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries et les vifs remercîments des habitants des deux municipalités.

Jusqu'au 27 juin j'ai fait la patrouille du lac d'un bout à l'autre, et le même jour je livrai les rets confisqués à M. E. T. Case, dont l'offre de $215 était la plus élevée et fut acceptée. Le 1er juillet, fête de la Confédération, je reçus instruction de me rendre à Port-Dover pour assister à la célébration du jour et tirer une salve.

Le 7 juillet, ayant reçu de M. E. Harris, gérant de la Compagnie de Long-Point, la plainte que des Américains volaient ses rets à enclos le dimanche soir, je jetai l'ancre en aval de Long-Point, et avec une escouade armée je patrouillai sur la grève jusque après minuit. Ni remorqueurs ni braconniers ne se montrèrent, mais j'appris ensuite que les rets avaient été dérangés par des bûcherons de la Compagnie de Long-Point.

Le 18 juillet j'ai pratiqué une autre saisie de 769 rets à mailler américains au large de Long-Point, et le lendemain j'ai accosté près du remorqueur de pêche américain *E. F. Eschback*, que j'ai trouvé faisant la pêche. A cause de la fumée qui remplissait l'atmosphère et de la boussole qui n'était pas juste, quoique je fusse moralement convaincu que le remorqueur se trouvait dans les eaux canadiennes, je donnai au capitaine le bénéfice du doute avec un avertissement. Le 23, le capitaine Morrisson, ajusteur de boussoles, vint à bord et ajusta la boussole, qui depuis a donné satisfaction.

Le 6 août, j'avertis le remorqueur américain *Margretta*, de Fairport, qui faisait la pêche, sinon dans les eaux canadiennes, du moins tout près d'elles, d'avoir à se retirer. Le 17 août, le capitaine Donelley vint à bord pour se faire conduire au steamer *Bayfield*, qu'il avait à inspecter.

Je pris connaissance des accusations et remorquai le *Dolphin* à Owen-Sound, où je le mis au bassin de radoub. A l'arrivée du capitaine Donelley, qui en prit charge, je partis pour le lac Supérieur, arrivant au Saut-Sainte-Marie le 1er septembre. Là je fus rejoint par le garde-pêche Elliott, qui avait fait l'inspection des différents postes de son quartier, et finalement j'arrivai à Port-Arthur le 6. Le 8 je reçus la plainte de Wm. Beebe à l'effet que I. Brimson pêchait avec plus de rets que n'en comportait son permis. Brimson s'avoua coupable, sur quoi je réservai jugement jusqu'à ce que je reçusse l'approbation du ministre. Tandis que j'étais à Port-Arthur je reçus un télégramme m'enjoignant de placer un de mes officiers en charge du *Dolphin*. J'envoyai le second officier G. W. Pearson en prendre le commandement.

Le 12, je descendis le lac, arrêtant à tous les principaux postes et arrivant le 17 au Saut, où le garde-pêche Elliott nous quitta. Comme j'en avais eu l'ordre, je me rendis en toute hâte au lac Erié, où j'arrivai le 23. En descendant, j'arrêtai à Goderich, le 21, pour y prendre connaissance d'une plainte portée par le garde-pêche Quarry. Pour la raison déjà donnée, je n'ai pu faire d'enquête.

A Port-Colborne, le 28 septembre, j'avais une enquête dans l'affaire du capitaine J. B. Peterson au sujet de certains rets à trappes illégalement détenus par lui; sur menace d'arrestation, ces rets furent livrés et brûlés en grève.

Le 3 octobre, en croisant à la hauteur de Long-Point, je trouvai une bouée à poisson sur le côté canadien de la ligne, et en poussant mes recherches je constatai que les rets s'étendaient jusque dans les eaux américaines; j'en détachai un et je replaçai le bouée. Le 9 octobre je m'occupai encore de l'affaire Peterson au sujet de la retention de certains deniers publics, et j'en fis un rapport complet.

Le 23 octobre, je reçus instruction de me rendre à Owen-Sound pour inspecter le bateau destiné au garde-pêche Quick, de l'île Pelée; je partis de Port-Dover par chemin de fer, et revins le 26 octobre. Le 2 novembre, après plusieurs tentatives infructueuses de débarquement rendu impossible par le mauvais temps, je réussis à lancer et à gréer le bateau, qui fut remis au garde-pêche.

Le 4 novembre, je parvins à faire une saisie de 136 rets à mailler américains vers l'est de l'île Pelée. Un beaucoup plus grand nombre de rets étaient à l'eau, mais l'obscurité survenant, je ne pus continuer à les lever, et les tempêtes des quelques jours suivants m'ont empêché de travailler en cet endroit. J'allai emmagasiner les rets à Port-Stanley, et lorsque je revins les autres avaient été enlevés.

Le 8 novembre, je réussis à saisir le remorqueur américain *Telephone*, de Loraine, avec 84 rets à mailler, pêchant dans le voisinage de l'endroit où j'avais opéré la saisie précédente. Le remorqueur fut conduit à Amherstburg et remis entre les mains du receveur Gott, avec ses rets et ses munitions.

Le 11 novembre, près de " Hen and Chickens ", je saisis un bateau de pêche américain contenant quelques rets et du poisson. Je promenai ensuite le grappin sur les frayères, et je parvins à saisir et confisquer 39 rets à poisson blanc, ce qui en faisait 44 pour cette journée-là. Le bateau est maintenant au dépôt de Port-Stanley, les rets ne valaient rien, et après en avoir détaché les anneaux de fer qui servaient de cales, je les fis brûler.

Jusqu'au 23 novembre je fis la patrouille sur les frayères à l'extrémité occidentale du lac et parmi les îles canadiennes.

Le 24, nous nous rendîmes à Windsor, pour subir, le lendemain, l'inspection du commandant. Après l'inspection, le commandant me complimenta sur l'inspection du navire en général et sur les exercices des matelots qui avaient suivi un cours d'instructions donné par H. H. A. Jones.

Je reçus ordre de faire encore un voyage aux frayères, ce que je fis le 28. Toute la journée j'ai fait jouer les grappins à bord du steamer et d'une chaloupe. Je ne trouvai rien. Je partis ensuite pour les quartiers d'hiver d'Owen-Sound, où nous arrivâmes jeudi soir, le 5 décembre.

En terminant je dois dire que presque partout sur le lac Erié la pêche a été très peu fructueuse, sauf autour de Rondeau, où elle a donné beaucoup plus que la moyenne. J'attribue la faiblesse générale du rendement au calme excessif de l'été ; l'eau était devenue très chaude près de la côte, et par suite le poisson s'est tenu au large.

Le capitaine Post, du *City of Dresden*, m'a dit qu'à l'est de Rondeau l'eau était beaucoup plus froide que partout ailleurs sur la côte, et qu'il ne pouvait expliquer ce fait que par la présence de grandes sources d'eau dans ces environs ; car lorsque le vent de nord-est poussait l'eau plus froide vers l'ouest, la pêche devenait aussitôt meilleure dans cette direction, et *vice versa*.

Une autre preuve à l'appui de ma thèse relativement à l'eau chaude, la pêche à l'ouest de la Pointe Pelée a presque entièrement manqué, l'eau étant beaucoup moins profonde que dans toutes les autres parties du lac. La pêche côtière, près de Long-Point et dans la baie de Port-Dover, fut également faible, tandis que les rets à mailler tendus en eau profonde à l'est de la pointe ont donné d'excellents résultats.

Le lac Supérieur est le seul autre lac sur lequel j'ai eu l'occasion de faire des investigations au sujet de l'industrie de la pêche. Ici encore j'ai constaté que le rendement avait été très faible.

Ma campagne prolongée sur la baie Georgienne a fait que j'ai pu consacrer très peu de temps au lac Supérieur. Je suggérerais qu'une expédition fût faite plus à bonne heurre sur ce lac l'été prochain. Dans le mois d'août la pêche aux rets à mailler sur le lac Erié est loin d'être faite avec autant d'activité qu'avant et après ce mois.

Maintenant que la navigation est close, j'espère que les opérations du *Petrel* recevront l'approbation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

E. DUNN,
Commandant.

Commandant O. G. V. SPAIN,
Commandant du service de protection des pêcheries.

RAPPORT ANNUEL SUR LA CROISIÈRE DU *DOLPHIN* PENDANT LA CAMPAGNE DE 1895.

CROISEUR CANADIEN "DOLPHIN",
OWEN-SOUND, 12 décembre 1896.

MONSIEUR,—Suivant vos instructions, j'ai l'honneur de vous présenter un court rapport sur la dernière croisière du *Dolphin*.

Le 9 septembre je reçus, à Port-Arthur, l'ordre de me rendre à Owen-Sound pour y prendre le commandement du *Dolphin*, ce que je fis le 12.

Le 14, je me dirigeai vers Penetanguishene et je fis croisière le long de la côte septentrionale, après avoir passé à travers les nombreux chenaux. Je relevai plusieurs traces de pêche avec rets à trappes, et bien que j'aie employé le grappin tous les jours, ce fut le 29 septembre seulement que je réussis, sur la rivière Maligne (*Bad*), à trouver et confisquer dix rets que je brûlai sur les rochers. J'estime la valeur de ces rets a $650.

Le 1er octobre je commencai à revenir sur mes pas, et le 3, à la Pointe-au-Baril, je réussis encore à confisquer 3 rets à trappes, représentant une valeur de $200, que

je fis brûler. Revet 1 à Penetanguishene, je longeai la côte jusqu'à Collingwood, où le garde-pêche me fit rapport que tout allait bien. J'atteignis Owen-Sound sans incidents. Je continuai à côtoyer jusqu'à ce que, le 18, dans la baie de Dunk, je confisquai et détruisis par le feu un grand rets à trappe évalué à $100.

Le 19, je réussis à saisir et détruire quatre rets à trappes, évalués à $400, dans la baie Hay. De là je revins sur mes pas en suivant la côte de la baie Georgienne, et en partant de Penetanguishene je fis une nouvelle croisière parmi les îles. Le 2 novembre je fis la saisie de deux boîtes de rets à poisson blanc, ainsi que d'une petite capture de doré et de truite.

Je continuai le long de la grande côte jusqu'à la batture Mary Ward, où, le 6 novembre, je levai et confisquai 3,370 verges de rets à mailler contenant 440 livres de truite. Le poisson fut vendu à Owen-Sound, où je fis sécher et emmagasiner les rets. Le 7, je levai et confisquai 3 pièces de rets.

Le 8, à la hauteur de Squaw-Point, je saisis un petit bateau et 3 pièces de rets que leurs propriétaires étaient en frais de lever ; mais à mon approche ils gagnèrent terre et laissèrent leur bateau sur la grève. Le même jour, aux alentours de la batture de Sherman, je levai et saisis six autres rets à mailler qui contenaient un peu de truite.

Le 11 novembre j'aperçus dans un petit bateau de pêche trois hommes qui levaient des rets sur la batture du Pin, près du havre de McGregor. A mon approche ils gagnèrent terre, laissant leur bateau et trois boîtes de rets sur la grève. Je confisquai le gréement et je partis pour le havre de McGregor.

Le 12 j'aperçus un homme qui pêchait à la cuiller dans un esquif; je lui donnai la chasse, mais il ne s'arrêta qu'à mon troisième coup de fusil, et il vint à nous. Je trouvai trois truites dans son bateau. Je confisquai ce dernier et condamnai le délinquant à $5 d'amande.

Le 16, à Tobermory, je fis la visite d'une maison de poissonnier, et y trouvant de la truite fraîchement salée et toutes les traces d'avoir été récemment pêchée; je mis le poison sous saisie et aux soins du garde-pêche Lemieux.

Le 22, je confisquai un esquif et 4 rets appartenant à John Cameron.

Le 23, je levai et saisis trois petits rets à mailler, à 2 milles au nord de Presqu'-Ile.

Le 27 novembre, inspection fut faite du *Dolphin*, et je reçus instruction de désarmer le navire le 3 décembre.

Le 29 novembre, je levai et saisis sept rets à mailler contenant un peu de poisson qui était en mauvaise condition par suite du long séjour des rets dans l'eau. Ensuite je me rendis à Owen-Sound pour y placer le navire en hivernage, et je le désarmai le 6 décembre.

En terminant je dois dire que, en différents temps, les gardes-pêche préposées à la baie Georgienne ont été conduits à leurs postes.

Je n'ai pas reçu de plaintes importantes, sauf celle qui existe depuis longtemps à propos de la destruction des rets par l'écorce qui se détache des trains de bois en traversant la baie.

Espérant que mon rapport et nos opérations recevront votre approbation,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. W. PEARSON,

Commandant D.G.S. "Dolphin".

Commandant O. G. V. SPAIN,
Service de protection des pêcheries,
Ottawa.

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

BUREAU DE RENSEIGNEMENTS.

L'importance de ce bureau pour nos pêcheurs augmente chaque année. Il y a présentement 55 stations, et ce nombre sera probablement accru l'année prochaine.

M. Hutchins, qui a charge de ce service, s'en est acquitté avec le plus grand soin. Il fait un rapport sur les mouvements du poisson pendant la campagne.

Le tout très respectusement soumis.

O. G. V. SPAIN,
Commandant.

Ci-joint une liste des expéditeurs de dépêches.

Expéditeurs de dépêches du bureau de renseignements des pêcheries et qui sont employés de l'État.

Residence.	Nom.	Allocation	Observations.
		$ cts.	
Alberton, I.P.-E	J. P. Brennan	15 00	
Arichat, C.B.	Rémi Benoit	15 00	
do (Ouest), C.B	C. P. LeLacheur	15 00	
Bayfield, N.-E	E. G. Randall	15 00	
Campobello, N.-E	A. J. Clarke	15 00	
Canso, N.-E	Thos. C. Cooke	15 00	
Chéticamp, C.B	S. Aucoin	15 00	
Digby, N.S	J. M. Viets	15 00	
Gabarus, C.B.	R. McLean	15 00	
Georgetown, I.P.-E	Chas. Owen	15 00	
Grand Manan, N.B	E. A. Calder	15 00	
Hawkesbury, C.B	J. C. Bourinot	15 00	
Liverpool, N.-E	J. H. Dunlop	15 00	
Lockeport, N.-E.	J. R. Ruggles	15 00	
Louisbourg, C.B	P. O'Toole	15 00	
Mabou, C.B	Louis McKeen	15 00	
Malpèque, I.P.-E	J. M. McNutt	15 00	
Margaree, C.B	M. A. Dunn	15 00	
Musquodoboit, Havre, N.-E	George Rowlings	15 00	
Sydney-Nord, C.B	A. G. Hamilton	15 00	
Petit-de-Grat, C.B	P. T. Fougere	15 00	
Port-Hood, C.B	E. D. Tremaine	15 00	
Port-La Tour, N.-E	J. W. Taylor	15 00	
Port-Medway, N.-E	E. E. Letson	15 00	
Port-Mulgrave, N.-E	David Murray	15 00	
Pubnico, N.-E	J. A. D'Entremont	15 00	
Sand-Point, N.-E	R. H. Bolman	15 00	
Spry-Bay, N.-E	W. C. Henley	15 00	
Sainte-Anne, C.B	D. McAulay	15 00	
Saint-Pierre, C.B	D. Urquhart	15 00	
Total		450 00	

Expéditeurs de dépêches du bureau de renseignements des pêcheries, en dehors du service civil.

Résidence.	Nom.	Allocation	Observations.
		$ cts.	
Havre-au-Castor, N.B.	E. W. Cross	15 00	
Bloomfield, P.E.I.	John Doyle	15 00	
Caraquet, N.B.	Mlle E. D. Chenard	15 00	
D'Escousse, C.B.	R. F. Bourke	15 00	
Escuminac, N.B.	John J. Keary	15 00	
Freeport, N.-E.	Isaiah Thurber	15 00	
Gaspé, P.Q.	J. J. Annett	15 00	
Grande-Rivière, P.Q.	Mlle M. A. Carberry	15 00	
Ingonish, C.B.	E. B. Burke	15 00	
Isaac's-Harbour, N.-E.	S. R. Giffin	15 00	
L'Ardoise, C.B.	John McIsaac	15 00	
Longue-Pointe, P.Q.	E. S. Vibert	15 00	
Lunenburg, N.-E.	W. A. Zwicker	15 00	
Iles de la Madeleine	J. A. LeBourdais	15 00	
Meat-Cove, C.B.	Alex. B. McDonald	15 00	
Pointe-Newport, P.Q.	Mme Meunier	15 00	
Paspébiac, P.Q	Mlle Ada Beck	15 00	
Percé, P.Q.	Mlle Kate Beck	15 00	
Pointe-Saint-Pierre, P.Q.	Mme P. Bond	15 00	
Rivière-au-Saumon, N.-E.	J. H. Whitman	15 00	
Sept-Iles, P.Q	P. E. Vignault	15 00	
Shippigan, N.B.	Mme A. Hamon	15 00	
Pointe Sud-Ouest, Anticosti	Mlle Grace Pope	15 00	Payé par chèque n° 363. 14 oct. 1895.
Whitehead, N.-E.	C. H. Feltmate	15 00	
Yarmouth, N.-E.	F. L. Hatfield	15 00	
Total		360 00	

ANNEXE Nº 5.

RAPPORT DÉTAILLÉ DU BUREAU DE RENSEIGNEMENTS DES PÊCHERIES.

HALIFAX, N.-E., 26 décembre 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du bureau de renseignements des pêcheries.—Campagne du 1er mai au 15 octobre 1895.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

BAYFIELD.

Morue.

Les seules captures signalées l'ont été entre le 4 et le 10 juin ; elles étaient faibles chaque jour.

Hareng.

Il a fait son apparition en petites quantités le 12 mai, et les captures ont été faibles jusqu'au 23, alors qu'il est venu en abondance ; durant les quatre jours suivants il s'en est pris de grandes quantités pour la boitte. Le 28 il se mit à ralentir graduellement, et il n'en a plus été signalé après le 4 juin. On dit que la pêche du premier hareng de printemps a été bonne.

Homard.

La pêche commença le 28 mai, et durant les trois jours suivants il a été fait de faibles captures. Le 31, cependant, le homard fut plus abondant, et jusqu'au 17 juin il en a été fait des prises passables. Durant le reste de la saison, captures légères mais régulières. Le résultat de la campagne a donné une bonne moyenne. On rapporte que l'établissement de homard, qui est fermé depuis deux ans, va reprendre ses opérations le printemps prochain.

Maquereau.

Il est arrivé le 19 juin ; mais à l'exception de quelques coups de filets assez passables entre le 27 juin et le 3 juillet, les captures furent faibles jusqu'au 2 août, alors qu'il s'opéra une amélioration appréciable pendant quelques jours, mais ensuite le maquereau se fit rare. Le 15 août il fut signalé en abondance dans la baie, mais il ne donna pas dans les mailles et ne prit pas l'hameçon, et les captures restèrent faibles jusqu'au 24, après quoi il en fut fait de bonnes jusqu'à la fin du mois. Pendant la première semaine de septembre quelques légers coups de filets, mais après cela, rien. En somme, la capture totale est jugée beaucoup au-dessous de la moyenne.

Saumon.

Arrivé le 12 juin, il en a été pris de petites quantités jusqu'au 25, alors qu'il devint plus abondant et les captures furent favorables jusqu'au 3 juillet, après quoi il redevint rare jusqu'à la fin de la campagne, le 23 juillet.

On dit que les opérations de l'année dernière ont été les plus médiocres que l'on ait jamais connues.

CANSO.

Morue.

Elle est venue une semaine plus tard cette année, et du 15 au 23 mai les captures ont été faibles. Le 24, cependant, la pêche commença à s'améliorer, et, quoique la boitte fût bien rare, les prises furent assez fructueuses jusqu'au 25 juin. A partir du 26 juin jusqu'au 16 juillet la pêche redevint médiocre, mais durant le reste de la campagne elle eut des alternatives passables et mauvaises. Vers le 5 août une bonne pêche fut signalée au large, et le 6 septembre on rapporta qu'il s'était fait des prises passables dans la baie de Chédabouctou. Dans tout le cours de la campagne, le mauvais temps et la rareté de la boitte nuirent beaucoup à cette pêche.

Egrefin.

Pendant toute la campagne, la pêche de ce poisson a varié, d'après les rapports, entre passable et médiocre. On dit qu'une flotte considérable l'exploite cet hiver, mais par suite du mauvais temps elle a fait très peu jusqu'ici.

Hareng.

Il est arrivé le 22 mai, mais il a donné un très faible rendement jusqu'au 23 juillet, alors qu'une légère amélioration s'est produite, et pendant le reste de la campagne les captures ont varié entre passables et nulles. Le 6 septembre le hareng fut signalé en grandes quantités dans la baie de Chédabouctou. Des renseignements fournis par MM. A. N. Whitman et Fils et annexés au présent rapport seront intéressants et de grande valeur.

Homard.

La pêche commença vers le 25 avril, mais ne me signala pas de captures avant le 1er mai ; à partir de ce jour jusqu'au 13 il en fut fait de bonnes tous les jours. Du 14 mai à la fin de la campagne le 17 juillet elles furent, à l'exception de quelques bonnes opérées dans le mois de juin, pauvres mais régulières. On estime que 8,400 caisses, évaluées à $42,000, ont été paquées durant la dernière campagne, ce qui dépasse de 600 caisses le résultat de l'année précédente.

Maquereau.

Il s'est formé en bancs le 24 mai, et il a été pris en petites quantités pendant le reste de la campagne. Le 1er juin la pêche est devenue meilleure; et il s'est fait de très jolies captures jusqu'au 9, après quoi elles ont été faibles jusqu'à la fin de la campagne.

Saumon.

Il a été pris en petites quantités et régulièrement depuis le 10 juin jusqu'au 17 juillet.

Encornet.

Il a été d'abord signalé le 4 juillet, mais les captures furent légères jusqu'au 22, alors que, devenu plus abondant, il donna un bon rendement pendant le reste du mois. Le 9 août, de faibles captures furent signalées dans la baie de Chédabouctou, mais elles furent faibles pendant le reste de la campagne.

De MM. A. N. Whitman et Fils, Canso, N.E., envoyé par M. Thomas C. Cook, receveur des douanes à Canso et expéditeur de dépêches pour le bureau des renseignements des pêcheries.

Morue.

La capture de ce poisson en 1894 était, disait-on, la plus petite que l'on n'eut vue depuis plusieurs années, mais celle de 1895 a été plus faible encore. Sans le homard, qui a donné assez bien en son temps, nos pêcheurs se seraient trouvés mal situés; c'est tout au plus s'ils ont pu se maintenir, car le piètre rendement de la morue, joint à des prix extraordinairement bas, a fait que leurs recettes de l'été se sont réduites à bien peu de choses. L'accroissement des demandes de poisson frais pour la congélation et l'exportation dans la glace les a beaucoup aidés, car ils ont vendu ce poisson aussi cher par livre que le poisson fendu.

Egrefin.

La pêche d'hiver de l'égrefin a été satisfaisante, et les prix réalisés par les pêcheurs étaient élevés; mais le mauvais temps et les tempêtes de la fin de janvier ont mis fin à la pêche, qui n'a pas été reprise. La pêche du printemps a totalement manqué, les rets à trappes ne prenant rien et les pêcheurs à la ligne très peu. Les commerçants de poisson ont pris à peu près toute la pêche du printemps et de l'été en cet endroit, et il a fallu recourir aux côtes du Cap-Breton. La capture d'été n'est jamais abondante; les mois de janvier, avril, mai et décembre fournissent les principaux rendements.

Maquereau.

La pêche du maquereau a causé, cette année encore, des désappointements. Sur la côte du Cap-Breton, aux alentours de l'Ardoise, il s'est fait d'assez bonnes captures pendant quelques jours du mois de juin, mais en somme la pêche à moins produit que depuis plusieurs années. Une grande partie du maquereau pêché a été exporté dans la glace, principalement au marché de Boston, et comme la capture avait été faible il a rapporté des prix rémunératifs. Les mêmes observations s'appliquent à la capture d'octobre-novembre. Elle a désappointé tout le monde, mais les hauts prix, les plus élevés qui aient jamais été payés ici pour le maquereau, ont donné une certaine compensation. La conviction est à peu près générale parmi nos pêcheurs et nos marchands de poisson, que la suppression de la seine en bourse, en dedans et en dehors de la limite de trois milles, est nécessaire si l'on veut mettre l'exploitation de cette pêche sur une base satisfaisante. Pour cela il faudrait naturellement le concours du gouvernement des Etats-Unis, car les principaux délinquants de ce chef sont les pêcheurs américains. Quelques-unes sont même d'opinion que, vu le peu de profits rapportés ces années dernières par la seine en bourse, le mal se guérira de lui-même.

Saumon.

Cette année la capture du saumon a été moindre que d'habitude. On n'assigne aucune cause spéciale à ce résultat, mais il paraît être le même partout. La demande de saumon frais nous a enlevé tout ce qu'il y en avait ici; nous n'avons pu en garder pour la salaison, et très peu pour la congélation. La pêche du saumon a cessé d'être profitable ici.

Hareng.

La capture du hareng gras, en juillet, a été excessivement faible, insuffisante pour la consommation locale. Au mois d'août on a pris une quantité considérable de hareng assez gras; mais pour des causes qu'il avait été impossible de découvrir, il a été à peu près impossible de le bien sécher, malgré tous les soins apportés à cette opération. Un maquereau gâté, impropre au marché, était à peu près tout ce que les pêcheurs avaient à offrir lorsque le temps de la vente est arrivé, et beaucoup ont dû jeter leur poisson, tandis que dans plusieurs cas ceux qui avaient acheté de bonne

foi ont subi des pertes sérieuses. La même chose était arrivée précédemment avec la capture d'août. Ce serait un objet de grande satisfaction si l'on parvenait à découvrir la cause de cette tendance du hareng à se gâter.

La capture de septembre, dans cette baie, a été phénoménalement considérable ; mais comme, à cette époque, le hareng est plein de frai et ne vaut pas grand'chose comme article alimentaire, bon nombre de nos pêcheurs ne le prennent point, et ceux qui l'ont pêché ont été peu récompensés de leur travail.

Quand nous voyons les prix élevés payés pour le hareng écossais, allemand et norvégien, comparés à ceux que rapporte le nôtre, nous nous demandons s'il n'y a pas quelque chose de défectueux dans la manière dont nos gens manipulent leur poisson, puisqu'ils obtiennent de si misérables résultats. Le commerce du hareng, tel que présentement conduit en ce pays, n'est pas précisément une occasion d'orgueil ni de profit pour ceux qui l'exploitent. Il n'est guère facile de suggérer un remède. Le fait que la capture est petite, comparée à ce qu'elle est dans quelques autres pays, si l'on songe surtout qu'elle se répartit sur une longue ligne de côtes, constitue une entrave à l'organisation de cette industrie en vue de résultats meilleurs.

ENCORNET.

Ce petit poisson, si important pour faire la pêche de la morue, était rare au commencement de l'été, et la flotte des banquiers qui était venue en demander des approvisionnements à nos trappes, a dû perdre un temps précieux en plein cœur de la campagne, attendant qu'il plût à l'encornet de se montrer. Plus tard le poisson fut abondant et sur la côte et sur les bancs, et là plupart des banquiers purent, nonobstant le retard, en emporter des chargements complets. Ici on a gelé la quantité ordinaire d'encornet pour la pêche de l'égrefin d'hiver, car il disparut vers la fin de novembre ou au commencement de décembre, et on n'en a plus revu.

Le commerce de poisson frais.

C'est un sujet de satisfaction d'observer que la consommation de notre poisson d'eau salée, à l'état frais, augmente ferme au Canada; aujourd'hui les marchands de Québec et d'Ontario ont plus recours aux provinces maritimes et moins à Portland et à Boston. Et c'est juste. On croit que la consommation de poisson peut être considérablement augmentée en donnant aux consommateurs des facilités pour acheter régulièrement le poisson frais et sain ; les gérants de nos chemins de fer pourraient rendre service et accroître leur trafic en faisant disparaître tous les obstacles qui s'opposent à l'accomplissement de ce but. Dans la Grande-Bretagne le transport du poisson frais constitue une partie très appréciable du trafic de quelques-uns des chemins de fer, et toutes les facilités possibles sont données aux commerçants pour le transport rapide et régulier de leur denrée. Le résultat est également avantageux pour le pêcheur, le marchand, les corporations de chemins de fer et le consommateur. La consommation de poisson frais y est devenue phénoménalement énorme; le port de Grimsby à lui seul en a reçu et expédié, l'année dernière, plus de quatre-vingt mille tonnes. Le développement de cette industrie, après de modestes commencements dans ce port, a été une surprise même pour les plus ardents de ceux qui l'exploitent. Les résultats réalisés sont dus en grande partie aux remarquables facilités de transport, qui donnent un prompt accès aux marchés des grandes cités.

Si nos gérants de chemins de fer pouvaient voir jour à joindre tous les wagons de poisson frais aux trains-express, suivant les taux du fret, jusqu'à ce que le trafic acquierre un volume suffisant pour justifier la formation de " trains de poisson ", ils donneraient un élan à une industrie qui ne peut manquer de leur apporter un notable accroissement de trafic. Expédier une denrée fragile comme le poisson sur des trains de fret lents et incertains c'est tout simplement tuer le commerce, et les taux des messageries sont trop élevés pour permettre aux poissonniers de fournir à leurs clients un article sain et à bon marché. Sans les facilités que nous suggérons, la consommation du poisson sera toujours restreinte; il continuera d'être considéré comme un article de luxe pour le riche, et le pauvre devra s'en passer.

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

NAVIRES À VAPEUR POUR LA PÊCHE.

Nous sommes d'opinion que des steamers bien construits et équipés sont ceux qui conviennent le mieux pour faire la pêche sur la côte. Un navire à vapeur d'une centaine de pieds, construit sans préceintes, ayant une machine et une chaudière solidement posées en arrière, les chambres sur le pont reduites au plus petit volume possible, et d'une vitesse d'à peu près huit nœuds à l'heure, serait beaucoup préférable à n'importe quel voilier que l'on pourrait inventer pour cette fin; il pourrait entrer et sortir sans retard, livrer au marchand son poisson en bon ordre, ce qui est essentiel au succès; il pourrait choisir les fonds de pêche,—ce qu'un voilier ne peut se permettre—et faire la pêche par des temps auxquels un voilier ne saurait tenir; il ferait la pêche tout l'hiver durant, frayant son chemin à travers les glaces en dérive, et lorsque les dories ne pourraient être mis à la mer l'équipage pourrait pêcher du bord.

Le développement de cette industrie de la pêche en bateaux à vapeur a pris des proportions phénoménales sur les côtes britanniques; cinq à six cents steamers ont fait campagne l'année dernière, et on dit que des centaines d'autres vont être ajoutés à la flotte dans le cours de l'année prochaine. Ces navires sont principalement employés à faire la pêche à la drague, genre qui n'est pas encore très en faveur sur ce côté-ci de l'Atlantique. Quelques particuliers d'Halifax qui exploitent l'industrie de la pêche ont importé cette année un petit steamer pour tenter l'aventure, mais il a eu très peu de succès jusqu'ici, et on dit que la pêche à la drague va être abandonnée et le steamer mis à la pêche avec dories et ce que nous appelons lignes dormantes, mais que les pêcheurs britanniques désignent sous le nom de lignes fixes. Il est possible qu'ils soient mieux adaptés aux conditions qui existent ici, mais la chose n'est pas encore prouvée.

DIGBY.

Gasparot.

Il en a été fait de jolies captures dans les dix premiers jours du mois de mai.

Morue.

Elle est venue en bonnes quantités le 3 mai, et de ce moment au 27 juin les captures ont varié de bonnes à passables. Vers le 28 juin le chien de mer a fait son apparition et a grandement entravé la pêche, qui a dû être totalement suspendue le 4 juillet, à cause du nombre immense de ces destructeurs. Du 9 au 26 juillet les prises ont encore varié de bonnes à passables, mais du 27 au 29 inclusivement le chien de mer les a de nouveau réduites. Depuis le 30 juillet jusqu'au 14 septembre le rendement a donné une très bonne moyenne, mais il a été faible pendant le reste de la campagne. La boitte était très rare, et la flotte a perdu beaucoup de temps à sa recherche. Le prix des différents poissons de mer a beaucoup varié cette année, ce qui fait que les pêcheurs n'y ont pas trouvé leurs profits ordinaires. Le résultat total de la dernière campagne est estimé à 1,018,250 livres.

Egrefin.

On l'a signalé en assez bonnes quantités d'abord le 8 mai, mais durant tout ce mois les captures ont été faibles. Le 3 juin, cependant, la pêche s'est améliorée, et tout le reste de la campagne a donné une excellente moyenne. Rendement total, 1,096,010 livres.

Merluche.

Elle est venue en petites quantités le 4 mai, et, d'après les rapports les captures ont varié de passables à misérables pendant toute la campagne. Résultat total estimé à 450,500 livres.

Flétan.

Il a été signalé en assez bonnes quantités le 4 mai, et de ce jour au 2 juin les captures ont été passables chaque jour. Le 3 juin il devint rare, et à l'exception de quelques bonnes captures pendant la troisième semaine de juillet, le résultat a été très médiocre jusqu'à la fin. Total, 14,920 livres.

Hareng.

Il est arrivé le 9 mai en assez bonnes quantités, mais très peu pris jusqu'au 25, après quoi les captures ont varié de passables à médiocres jusqu'au 6 juin ; du 7 au 13, bonnes à passables, mais après cela le hareng s'est fait rare jusqu'au 23 juillet, alors que la pêche devint meilleure. Vers le 27 le chien de mer vint en grands nombres et fit fuir le hareng, qui disparut jusqu'au 5 septembre. De là jusqu'au 28 la pêche a donné une bonne moyenne. Le 21 septembre une grande quantité de hareng fut signalée à l'anse au Vison (baie Sainte-Marie), et les bateaux en ont pris 200 barils dans l'étang de Gidney. Il fut de nouveau signalé en nombre dans la même baie Sainte-Marie le 27. Durant tout le mois d'octobre la capture fut légère. Les pêcheurs de ce quartier attribuent aussi la rareté du hareng aux casiers à homard, car la boitte se corrompt et éloigne le poisson. Il est remarquable que, aussitôt que les casiers sont enlevés, à la fin de la campagne, le hareng se met à donner ; mais alors les bancs se composent de poissons très petits. Ce havre, qui était naguère le rendez-vous du plus beau poisson, paraît être délaissé, ce qui est peut-être attribuable à la sciure de bois et au casiers à homard. La prise totale de la dernière campagne est estimée à 1,069 barils.

Homard.

La pêche commença le 3 mai, et de jolies captures furent signalées jusqu'au 15, puis elles varièrent de passables à bonnes pendant le reste du mois. Durant tout le mois de juin il y eut chaque jour de bonnes prises, mais en juillet elles furent faibles et irrégulières. Rendement total estimé à 1,070 barils. On dit que les paqueurs de Digby se préparent à des opérations plus considérables et qu'ils travailleront l'année prochaine sur de nouveaux fonds à la tête de la baie de Fundy.

Maquereau.

Il parut en petites quantités le 20 mai, et il en a été fait de faibles chargements toute la campagne durant. Les 13 et 14 septembre on a rapporté qu'il se formait en bancs dans la baie Sainte-Marie, mais il n'en a pas été fait de captures qui méritent d'être notées.

Alose.

Elle fut d'abord signalée le 25 juin et prise en assez bonnes quantités pendant le reste de la semaine. Dans la première semaine de juillet les captures furent légères, mais à l'exception d'une bonne prise le 26 juillet, rien ne fut ensuite signalé jusqu'au 16 septembre, après quoi de bonnes prises furent faites jusqu'au 25.

FREEPORT.

Morue.

Elle fut d'abord signalée le 3 mai, et, à l'exception de la seconde semaine de ce mois, pendant laquelle la rareté de la boitte fut cause de faibles captures, la pêche fut assez fructueuse jusqu'au 23 septembre. Rendement total estimé à 9,000 quintaux.

Egrefin.

Il parut en petites quantités vers le 15 mai, et pendant les dix jours suivants les captures furent légères. Le 26 l'égrefin devint assez abondant, et à l'exception de deux périodes d'inactivité entre les 16 et 31 juillet et entre les 6 et 12 août, il fut pris en jolies quantités jusqu'au 23 septembre. La capture totale, qui fut expédiée cette année aux provinces supérieures, n'a été, dit-on, que de 50 pour 100 de celle de 1894.

Merluche.

Elle est arrivée près de deux mois plus tôt que l'année dernière ; la première prise fut signalée le 15 mai. De ce jour au 25, de légères captures furent opérées chaque jour, après quoi elles furent assez bonnes jusqu'au 31. Durant la première semaine de juin la merluche redevint rare, mais ceci est attribué aux vents et à une grande rareté de boitte. Il ne fut pas signalé de nouvelles captures pendant les dix jours suivants, mais le 19 la merluche devint et resta abondante jusqu'au 3 août. Du 3 août au 2 septembre les captures furent passables, et du 2 au 23 très bonnes.

Flétan.

Il fut pris en assez bonnes quantités entre les 15 et 20 mai et entre les 25 et 29 juin. Capture totale estimée à 2 tonnes, ce qui est un peu moins qu'en 1894.

Hareng.

Il est arrivé le 3 mai, mais il s'est fait rare pendant tout ce mois, bien que, le 25, on le dit abondant à trois milles au large. Il n'en a pas été signalé pendant le mois de juin. Le 8 juillet le chien de mer arriva en grand nombre et chassa le hareng à la côte en abondance. Du 16 au 22 juillet de jolies captures furent faites chaque jour, et il abonda le 22 à mi-chemin entre Newport et Grand-Manan. Le 5 août il fut signalé en abondance au large, et du 13 août au 15 septembre la pêche fut excellente. De faibles captures furent opérées chaque jour entre le 16 et le 23 septembre, jour où la campagne prit fin. On dit qu'il a été salé 500 barils de hareng pendant la dernière saison.

Homard.

Il en a été pris de petites quantités entre le 26 mai et le 4 juin.

Encornet.

Un encornet de petite taille a été signalé abondant entre les 16 et 22 juillet, et dans la baie de Fundy vers le 12 août. Tous les jours, entre le 1er et le 23 septembre, il en a été fait d'assez bonnes captures.

Halifax.

Dans le cours de la dernière campagne les quantités suivantes de homard ont été exportées aux Etats-Unis :

Mars.........	999	caisses évaluées à........	$ 7,995
Juin	2,321	" "	15,322
Juillet	47	" "	306
Total.........	3,367	" "	$ 23,623

Durant le mois de mai, 15 tonnes de homard frais, évaluées à $2,400, ont été exportées, dans des réfrigérants, en Grande-Bretagne.

Dans le cours de la dernière saison le major Wm. Clarke, qui est bien connu au ministère, a fait, à Dartmouth, plusieurs expériences dans la congélation et le traitement de plusieurs espèces de poissons au moyen d'appareils frigorifiques. Il a, aussi, beaucoup étudié les moyens à prendre pour utiliser les déchets de poisson afin de s'assurer de leur valeur commerciale. La conservation et le transport du poisson frais par la réfrigération sont d'une haute importance pour les provinces maritimes, et l'application de moyens destinés à l'utilisation profitable d'articles que l'on dédaigne aujourd'hui ne l'est pas moins. Les expériences n'ont pas été poussées assez loin cette année pour être l'objet d'un rapport détaillé, mais il y a lieu d'espérer qu'elles vont bientôt aboutir à un résultat avantageux.

ISAAC'S-HARBOUR.

Morue.

Bien que signalée très irrégulièrement, la morue paraît avoir été prise, durant toute la campagne, en quantités variant de passables à médiocres. On dit que les pêcheurs se sont exclusivement livrés à la pêche aux rets jusque vers le milieu de septembre, alors que, vu les bas prix donnés pour le poisson mariné, ils se rejetèrent sur cette pêche. La capture moyenne, par bateau, jusqu'à la fin de novembre, est estimée à 10 quintaux.

Hareng.

Il fut signalé le 28 mai, et les captures, quoique faibles, furent très régulières jusqu'au 29 juillet, alors que la pêche s'améliora, et il fut pris du très gros poisson jusqu'au 6 août. De bonnes captures furent aussi signalées dans les havres aux Phoques et Coddle le 3 août. Très peu durant le reste de la saison. En somme le résultat de la campagne a été considéré comme bon.

Homard.

Il est venu en assez bonnes quantités le 13 mai, mais le 17 le mauvais temps fit diminuer les captures, et pendant la dernière semaine de ce mois plusieurs casiers furent détruits par la tempête. Tout le reste de la campagne les captures furent légères mais régulières. Le rendement total est considéré comme assez bon. On dit que les paqueurs voudraient que la période de clôture fût de neuf mois au lieu de six, et se preparent actuellement à faire la pêche du homard d'hiver qui s'ouvre le 4 janvier.

Maquereau.

Un maquereau très gros fut pêché en petites quantités entre le 28 mai et le 28 juin. Capture totale estimée à une cinquantaine de barils.

Saumon.

Très rare durant toute la campagne.

LIVERPOOL.

Gasparot.

Il est venu le 8 mai, mais à l'exception de quelques captures assez bonnes qui furent faites durant la dernière semaine, cette pêche a presque manqué.

Morue.

Il en a été pris pour la première fois le 8 mai, mais les captures furent légères jusqu'au 14 juin, attendu que la plus grande partie des bateaux étaient activement

occupés à la pêche au homard. Le 23 mai, cependant, il se fit de bonnes captures sur les fonds du large. Il en fut de même le 15 juin sur la côte, car la boitte donnait assez bien, et pendant le reste du mois la pêche fut fructueuse sur les bancs du large. Le 6 juillet le chien de mer devint incommode, et jusqu'au 24 août il fréquenta les fonds en si grand nombre et sur la côte et au large que les rets ne purent être tendus; en conséquence il fut impossible de se procurer de la boitte, et les captures de morue furent très légères. Pendant les deux premières semaines d'août une bonne pêche fut signalée sur les grands bancs, mais la morue se fit rare sur le banc ouest pendant la troisième semaine. Le 28 août le hareng arriva, et les captures de morue furent en moyenne assez bonnes jusqu'au 28 septembre, et la pêche fut fructueuse sur les grands bancs. D'après les rapports, elles furent légères durant le mois d'octobre, par suite des tempêtes et de la rareté de la boitte. En somme, la capture sur les côtes est au-dessous de la moyenne, la pêche au large insignifiante, la capture au Labrador passable, et la pêche sur les bancs très bonne. Durant la dernière campagne trois navires ont fait la pêche au Labrador, deux sur les bancs, et sept petits bateaux sur les fonds du large.

Egrefin.

Il a été pris en petites quantités entre le 6 août et le 24 septembre, et on dit que la capture totale a été très légère.

Merluche.

Elle fut d'abord signalée le 7 août, mais les captures furent faibles et très irrégulières jusqu'au 6 septembre.

Flétan.

Il fut pris en petites quantités pendant la dernière semaine d'août, mais il n'en fut plus signalé après cela.

Hareng.

Du hareng de petite taille fut d'abord signalé le 8 mai, mais jusqu'au 6 juin les captures en furent légères. Le 7 juin il y eut amélioration, et jusqu'au 27 d'assez bonnes prises furent opérées tous les jours, puis la pêche devenait meilleure, lorsque le mauvais temps empêcha les bateaux de sortir régulièrement. Durant la première semaine de juillet il fut fait d'assez bonnes pêches, mais le chien de mer ayant fait son apparition, les opérations furent suspendues, et il ne fut pris que peu de hareng jusqu'au 22, alors qu'on annonça que quelques bateaux en avaient pris 5 barils. Le 28, le poisson donnant en abondance, les bateaux en prirent de 2 à 12 barils, et durant les deux premières semaines de septembre il fut fait chaque jour de bonnes captures, mais il n'en a plus été signalé pendant la dernière partie du mois. Le 3 octobre le hareng donna encore, et les quelques rets qui étaient tendus produisirent de bonnes captures; pendant cette semaine là les bateaux prirent en moyenne 2 barils par jour, et on dit qu'ils restèrent dans le havre tard en novembre. Il paraît que le rendement total a été assez bon, quoique beaucoup au-dessous de celui de la campagne précédente. A part les quantités prises pour la consommation locale et l'exploitation, 150 barils ont été vendus pour boitte.

Homard.

Il est venu en assez bonnes quantités le 8 mai, mais depuis le 10 de ce mois jusqu'au 6 juin, les captures furent très légères, en raison du mauvais temps. Le 7 juin la pêche devint meilleure, et jusqu'au 6 juillet il fut fait d'assez bonnes prises chaque jour. On estime que les opérations de la dernière campagne ont été passablement heureuses, et que 180,000 homards frais ont été vendu à des semaques des Etats-Unis; mais la quantité paquée accuse une diminution sur 1894.

Maquereau.

Il fut signalé comme se formant en bancs le 25, et de légères captures en furent faites chaque jour jusqu'au 25, alors que le mauvais temps fit cesser la pêche. Pas de prises pendant tout le mois de juillet, mais les 9 et 10 août des bateaux prirent de 20 à 115 gros poissons, et durant la dernière semaine d'août quelques pauvres captures furent faites. Le 28 septembre un très petit maquereau se forma en bancs dans le havre, et le 5 octobre une légère capture fut signalée. Cette pêche, dans son ensemble, a été misérable, et on dit que les bancs du printemps n'étaient rien en comparaison de ceux de l'année dernière. Quelques barils furent pris sur les fonds du large dans des rets, mais il n'en a pas été pris par les enclos ni par les seines cette année. La capture totale est estimée à 300 barils.

Saumon.

D'après les rapports, les captures de saumon ont varié de passables à médiocres, depuis le 17 mai jusqu'au 3 juin.

Encornet.

Il est arrivé en petites quantités le 10 juillet, mais durant le reste du mois il est devenu plus abondant, et il en a été fait d'assez bonnes captures. Durant la dernière partie de la campagne il a été signalé comme très abondant.

LOCKEPORT.

Gasparot.

Il fut signalé en bonnes quantité le 3 mai, mais le 6 il devint plus rare, et du 8 au 22 il n'en fut fait que de faibles captures. Du 23 au 26, légère amélioration, mais ensuite peu de prise jusqu'au 10 juin, alors que la pêche cessa.

Morue.

Elle fut signalée pour la première fois le 3 mai, et prise en bonnes quantités chaque jour de la semaine suivante, et sur la côte et à 13 milles E. S. E. du phare du rocher aux Goëlands. Du 11 au 27 mai, quand le temps était favorable, les captures furent très passables et le poisson était de grande taille ; les bateaux qui avaient fait la pêche au large arrivèrent le 27 avec de bonnes charges moyennes d'une morue d'excellente qualité. Le 28 mai, les bateaux ne purent pêcher, à cause d'une grosse mer et d'une brouillard épais. Du 1er au 26 juin, les captures varièrent de bonnes à passables ; mais ce dernier jour-là le chien de mer devint abondant, et, avec le mauvais temps qui suivit le 29, la pêche fut suspendue jusqu'au dernier jour de juillet, car tous les poissons à boitte avaient été chassés. Durant cet espace de temps la morue fut signalée abondante au large, mais comme la boitte était très difficile à obtenir, la capture d'été fut beaucoup au-dessous de la moyenne. Du 1er au 18 août, de légères captures furent faites chaque jour, et les banquiers firent d'excellentes opérations. Du 19 août au 15 septembre une pêche très passable fut signalée, quand il fut possible de se procurer de la boitte. Durant la première partie du mois de septembre, quand la boitte de hareng ne faisait pas défaut, les banquiers et les bateaux faisant la pêche au large firent de bons chargements ; mais, quoique la pêche fût bonne au large, du 16 au 28 septembre les captures furent légères, parce que le hareng était parti. Du 28 septembre au 5 octobre, des captures passables furent signalées chaque jour ; mais, après cela, très peu de résultats, par suite de tempêtes et bien que le poisson fût en grandes quantités sur les fonds. Jusqu'au 18 novembre, lorsque le temps le permettait, les bateaux pêchèrent au large et firent de bonnes captures d'un poisson d'excellente qualité, ce qui compensera grandement le déficit de la pêche d'été. On devrait de quelque façon faire comprendre aux pêcheurs dans des centres de pêche aussi importants que celui-ci, l'utilité d'employer les appareils

frigorifiques dont le besoin s'est vivement fait sentir pendant tout le mois de juillet, alors qu'il était impossible de se procurer de la boitte et que le poisson était à portée. Si ce mode de congélation à l'aide duquel on peut conserver toutes espèces de poissons à boitte était adopté, les captures sur la côte pourraient être plus que doublées. Le résultat total de la dernière campagne est estimé à 4,474,060 liv., ce qui représente une augmentation sur celui de l'année précédente.

Moules.

Au cours de la dernière saison, il en a été pris 750 barils pour boitte.

Egrefin.

Il en a été pris en petites quantités tous les jours depuis le 4 août jusqu'au 4 octobre, et la capture totale est estimée à 153,000 livres. Dans le cours des quelques années dernières, des expériences faites avec de l'encornet gelé ont conduit à d'importantes découvertes dans cette pêcherie; de grands bancs d'égrefin ayant été vus sur les fonds dans les mois de décembre et de janvier, cette pêche est en voie de devenir une industrie, et deux navires ont été équipés pour exploiter le poisson frais en hiver; il est probable que d'autres suivront leur exemple, car ce poisson trouve un important marché dans les villes du haut Canada, dont les populations faisaient venir autrefois leur poisson frais de Portland et de Boston. Il faut espérer que cette industrie nouvelle va devenir lucrative et créer par la suite des opérations plus étendues.

Merluche.

Elle fut signalée pour la première fois le 11 août, et les captures, quoique régulières, furent légères jusqu'au 12 octobre. Rendement total estimé à 76,500 livres.

Flétan.

Il est arrivé en petites quantités le 6 mai, et jusqu'au 1er juin les captures varièrent de passables à médiocres. Durant les mois de juin et de juillet les captures furent très irrégulières et très légères; mais vers le 4 août, elles commencèrent à devenir plus régulières et continuèrent ainsi jusqu'au 28 septembre, alors que la pêche cessa. La capture totale est estimée à 14,000 livres, soit un léger surplus sur celle de 1894.

Hareng,

Il fut pris en bonnes quantités le 9 mai, mais ensuite il fut rare et irrégulier jusque vers le 5 juin. Du 6 au 9 de ce dernier mois, quelques captures excellentes furent faites sur la côte; mais ensuite le hareng devint rare, quoiqu'il fût signalé en abondance à trois milles au large pendant ce mois. Rien de remarquable pendant le mois de juillet. Quoique le hareng fût rare sur la côte durant le mois d'août, il fut signalé en bonnes quantités à Green Harbour, à l'île Bleue et à Western-Head depuis le 10 jusqu'au 12 inclusivement, et abondant au large le 30; mais la plus grosse capture qui ait été faite pendant la dernière semaine consistait en six barils. Dans les quatre premiers jours de septembre quelques captures très bonnes furent encore faites, mais elles diminuèrent graduellement, et le 21 les pêcheurs cessaient de tendre leurs rets. Le 2 octobre le hareng arriva en abondance sur la côte, suivi par un grand nombre de baleines et de dauphins gladiateurs. D'excellentes captures furent faites tous les jours jusqu'au 12, alors que les rets furent signalés remplis d'un hareng de très belle qualité. La capture totale a été de 50 pour 100 à peine de celle de l'année précédente, et se subdivise comme suit:

Hareng frais, 450 barils.
Hareng salé, 4,000 barils.

Homard.

Il a été pris en assez bonnes quantités depuis le 3 jusqu'au 13 mai, après quoi il devint rare et irrégulier jusqu'au 8 juillet, alors que la pêche cessa. En comparaison des années précédentes, cette pêche a été moins profitable.

Nombre de gros homards capturés, 143,300.

Nombre de petits homards capturés, 71,650.

Maquereau.

Il fut d'abord signalé le 25 mai. Durant toute la campagne jusqu'au 10 octobre, les captures furent très légères, et très irrégulières pendant les mois de juin, juillet, août et septembre. Le maquereau a été signalé se formant en bancs aux dates suivantes : 25 mai, 1er et 5 juin. Capture totale estimée à une quarantaine de barils,

RELEVÉ des captures de poisson au quartier de Lockeport en 1895.

Nom du navire.	Nombre de livres pêchées.	Nom du navire.	Nombre de livres pêchées.
Mary E. Harlow	391,000	Fleetwing	27,200
Sarah H. Seeton	310,250	Glide	29,750
Laurence	161,500	Trilby	68,000
Oriole	34,000	Kedson	40,800
Jersey Lily	416,500	Katie	35,700
B. M. Thorbourn	340,000	Meta	61,200
Edith	97,750	Daisy	20,400
Dove	187,000	Ella May	18,700
Mary C	357,000	Delta	34,000
Alina	391,000	Annie	32,810
Dwina	229,500	Altara	89,250
Belle McKinnon	119,000	Orient	30,600
Bertha	25,500		
Dessie	39,950		4,034,610
Charlie Richardson	85,000	Petits bateaux	821,950
Iona	42,500		
Sea Slipper	29,750	Capture totale	4,856,560
Ardella	10,200		
Mabel	59,500		
Icelda	56,100	Total de morue	4,474,060
Horace B	42,500	do d'égrefin	153,000
Mayflower	29,750	do de merluche	76,500
do	18,700	do de merlan	153,000
Myrtle	38,250		
Vesper	34,000	Capture totale	4,856,560

LUNENBURG.

Morue.

Elle fut signalée en bonnes quantités sur les sondes de la côte le 13 mai, mais il n'y eut pas de captures sur la côte avant le 20, et depuis ce moment jusqu'au 27. Durant cette période, la pêche fut signalée passable dans la baie du Nord, bonne sur les sondes de la côte, mais médiocre sur les bancs de l'ouest. Entre le 18 et le 22 août des captures passables furent faites sur la côte très régulièrement, et une bonne pêche fut signalée sur les sondes de la côte. Le 29 juin, les rapports indiquèrent pêche médiocre sur les bancs Quero et de l'ouest. Le 5 juillet le chien de mer devint très incommode et resta sur les fonds jusqu'au 14 août, empêchant la boitte de venir sur la côte et influençant considérablement les captures. Du 17 août au 27 septembre, le poisson et la boitte furent signalés abondants sur les grands bancs. Le 23 août les captures sur la côte diminuèrent quelque peu, et il n'en fut signalé que de légères jusqu'au 5 septembre, alors qu'elles augmentèrent graduellement; il y eut quelques bonnes pêches pendant la dernière semaine de septembre. En somme la capture sur

la côte a été au-dessous de la moyenne, en raison principalement de la rareté de la boitte et des déprédations des chiens de mer. La pêche a été bonne sur les sondes de la côte, médiocre sur les bancs de l'ouest, passable sur le banc du milieu, de même sur le banc Quero, et dans la baie du Nord, bonne au Labrador, et bonne et très supérieure aux précédentes sur le grand banc. On estime que la capture totale sera au dessous de la moyenne, comme les résultats suivants le démontrent :

Flotte de Lunenburg.

	qtx.		qtx.
Florence M.	1,400	J. H. Ernst	1,800
Nyanza.	2,650	Malega	2,000
J. C. Schwartz	1,750	Melrose	1,475
Maurice C. Gildert	1,550	Acala	500
O. P. Silver	1,800	Ontario	2.100
J. M. Young	1,950	Milo	2,000
Clarence Smith	2,200	Vivian	1,600
Dora	1,800	Urania	1,850
Britannia	1,350	Gleanor	1,500
Atlanta	2,000	Winnie J. Smith	2,550
Union	1,550	Howard Young	1,800
Argosy	1,400	Sadie	1,300
Burnkman H	1,400	Glad Tidings	600
Irving G.	1,300	J. A. Silver	1,500
Robert T. Mason	1,500	Nonpareil	1,500
Panama	1,900	Monarch	1,200
Maggie M. W	1,600	Alaska	1,000
Magnolia	1,200	W. H. Walters	1,700
Westeria	1,600	Lottie B	200
Erminie	1,300	Oressa	200
Clara E. Mason	1,100	Malabar	1,650
Minerva	1,600	Yucatan	1,250
Dictator	1,500	Werra	1,200
Galatea	1,950	Secret	800
Bertie C. H	1,200	Leader	1,550
Arcana	1,550	J. W. Gildert	1,700
Luetta	1,750	Oddfellow	900
Cordova	1,700	Bona Fide	1,050
L. E. Young	1,300	Blenhim	1,500
Bonanza	1,300	Tiler	1,000
Samoa	1,800	Minnie E. Smith	300

Flotte du Labrador.

	qtx.		qtx.
Nirsana	1,200	Jennie May	1,200
Letona	1,475	Capio	900

Baie du Nord.

	qtx.		qtx.
Clarence T.	600	Orinico	650
Elnora	650	Rupture	705
Altona	975	Lavandar	670
T. W. Langille	950	Vandera	750

Flotte de la Rivière La Have.

	qtx.		qtx.
Genesta	1,650	Grenada	2,200
Abana	2,200	Bonas	2,000
Citicen	2,100	Eureka	1,950
Leopold	2,175	Carrie	2,300
Puritan	2,425	Joseph McGill	2,400
Volunteer	2,000	Bessie A.	2,0[illegible]0
Tarridon	2,300	Ruby	800
Stella E	1,825	Nantusket	2,000
Comrade	2,525	Batavia	1,700
Ceto	1,550	Uruguay	2,250
Jennie Myrtle	2,550	Merl. M. Parker	2,750
T. B. Wade	1,900	Three Cheers	1,550
Grace	2,000	Majestic	2,000
Tartar	1,650	W. D. Richard	1,400
Calla Lily	1,400	Minnie Maud	725

RIVIÈRE LA HAVE—FLOTTE DE LA BAIE DU NORD.

	qtx.		qtx.
Curfew	600	Edgar T. Richards	1,100
Cecelia W	550	Gallant	1,150
Takolon	700	Puma	1,150
Nightingale	950	Winnie C	700
Georgina	350	Marsala	800
Rowena	1,100	Hustler	475
Loraine C	500	Maritime	700
Avon	450	Mystic Tie	1,000
Carrie	1,000	Garnet	750
Mischief	1,300	Cambrian	1,400
Fern	1,100	Melbourne	1,050
Britannia	700	Gadolia	700

PÊCHEURS DU LABRADOR.

	qtx.		qtx.
Vanilla	1,150	Valiant	1,200
G. A. Smith	1,100	Maggie Smith	850
Ovanda	1,100	Algona	500
Magic	700	Garland	300
Beauty	700	Miletar	1,000
Glendale	500	Jessen	750
Venezuela	700	Elsie	400
Mayflower	550	Belaga	600

ELOTTE DE LA BAIE MAHONE.

	qtx.		qtx.
White Cloud	1,900	C. U. Mader	1,400
Valenar	900	Laura C. Zwicker	1,000
Millie L. E	1,400	Elva M	1,000
Blanch Coulp	2,000	Snow Queen	1,000
Jennie V	1,800	Winnie	1,100
Nokomis	1,400	Lawrence	950

PÊCHEURS DU LABRADOR.

	qtx.		qtx.
Energie	1,000	D. A. Mader	1,100
Nova Zembler	1,200	C. A. Chisholm	1,100
Martelle	600	C. A. Ernst	300
Lenovar	1,000		

GRANDE-ANSE—PÊCHEURS DU LABRADOR.

	qtx.
Lottie	1,200

FLOTTE DES BANCS.

	qtx.		qtx.
H. M. Bachelor	1,000	Diego	700

Egrefin.

Il a été pris en assez bonnes quantités depuis le 20 juin jusqu'au 10 août, mais on dit que la capture totale est au-dessous de la moyenne.

Hareng.

Il fut signalé se formant en bancs dans le havre le 19 avril, et avec deux rets un bateau en prit quatorze barils. Du 10 au 18 mai, d'assez bonnes captures furent faites chaque jour sur la côte ; le 21, le hareng des bancs arriva, et durant les trois derniers jours de ce mois il fut pris en bonnes quantités. Du 1[er] au 17 juin la capture fut très passable, mais ensuite il ne fut rien pris jusqu'au 10 août, car le chien de mer exerçait ses ravages. Le 10 août une petite capture fut signalée, mais le 16 le hareng devint abondant à Tancook, et d'après ce que nous avons pu savoir, il en

fut pris de bonnes quantités jusqu'au 11 septembre. Du 21 août au 2 octobre les captures furent passables et régulières, mais du 2 au 15 de ce dernier mois elles varièrent de 1½ à 3 barils par bateau. Du 15 octobre au 30 novembre des pêches très fructueuses furent faites, et on dit qu'au commencement de décembre elles dépassaient celles de plusieurs années en arrière, mais le poisson ne se vendait que $1.60 le baril.

Homard.

La pêche commença le 1er janvier, mais les captures furent faibles jusqu'au mois d'avril, alors qu'elles s'améliorèrent, et elles furent ensuite assez bonnes jusqu'au 17 juin, après quoi il ne fut plus rien signalé. Le produit de la pêche des trois premiers mois est toujours exporté aux Etats-Unis.

Maquereau.

Il fut signalé se formant en bancs au cap La Have le 20 mai ; le lendemain il arriva sur la côte, et il en fut fait de faibles captures tous les jours jusqu'au 21 juin. Le 1er juillet il se formait en bancs à l'île de la Croix, mais il était de qualité mêlée. Ensuite il ne fut plus rien signalé jusqu'au 30 août, alors que de faibles captures de gros maquereaux furent faites chaque jour jusqu'au 4 septembre. Dans la dernière semaine de septembre, un maquereau de 6 à 8 pouces de long fut signalé se formant en bancs au large de l'île de la Croix. Du 15 octobre au 28 novembre les captures furent assez bonnes lorsque le temps le permettait ; mais le printemps dernier et cet automne, des navires et des tempêtes firent perdre aux pêcheurs un grand nombre de leurs rets. On dit que durant les mois de septembre, octobre et novembre la baie fut remplie d'un maquereau variant de 5 à 7 pouces de long. Le produit de la dernière campagne de pêche est regardé comme le plus faible que nous ayons eu depuis des années.

Encornet.

La première nouvelle envoyée de ce quartier au sujet de l'encornet fut à l'effet que des banquiers l'avaient dit en abondance à l'île de Sable vers la troisième semaine de juin. Le 8 juillet il parut en masse à Blandford, où il resta pendant tout ce mois. Dans les mois d'août et de septembre il fut aussi signalé en abondance sur les grands bancs, le banc Quero, le banc ouest, et le banc du milieu.

HAVRE MUSQUODOBOIT.

Gasparot.

Rendement moyen, d'assez bonnes captures ayant été signalées durant la dernière partie de mai.

Morue.

Elle parut cette année une semaine plus à bonne heure, et les captures furent légères depuis le 22 mai jusqu'au 31 juillet; c'est le plus misérable printemps que nous ayons eu depuis quelques années. Le 1er août la pêche s'améliora quelque peu, et durant le reste de la campagne les captures varièrent de passables à bonnes. Tout le poisson pris ici est pêché avec la ligne à la main, on n'emploie ni drague ni trappes. La capture totale est jugée un peu au-dessous de la moyenne. Les pêcheurs de ce quartier prétendent que les rebuts de boitte enlevés des casiers à homard et jetés par-dessus bord font un grand tort aux pêcheries.

Egrefin.

Il a été pris en petites quantités entre le 18 et le 20 juin inclusivement; les captures ont été passables, quoique irrégulières, durant le reste de la campagne.

Hareng.

Un hareng de petite taille fut signalé dès le 7 mai, mais il n'en a pas été pris avant le 11 juin ; de ce jour au 31 juillet, de légères captures furent signalées chaque jour. Vers le 2 août la pêche devint un peu meilleure, et les captures varièrent de passables à médiocres pendant tout le mois. Il ne fut plus rien signalé jusqu'au 20 septembre, alors que des captures très passables furent faites chaque jour jusqu'au 28. On estime que la capture totale va dépasser trois fois celles des années précédentes, parce que le poisson est resté plus longtemps sur la côte.

Homard.

La pêche commença vers le 20 avril, mais des captures ne furent signalées que vers le 17 mai, après quoi le homard se fit rare jusqu'au 4 juin. Du 4 au 29 juin les captures varièrent de passables à médiocres, et le homard était petit. Dans les dix premiers jours de juillet il fut très rare, et la pêche ne prit que le 10, en dépit des dix jours supplémentaires accordés. Il a été impossible d'obtenir le chiffre exact des homards pêchés dans ce quartier durant la dernière campagne, parce que la plus grande partie, dont la taille dépassait 9½ pouces, a été expédiée aux marchés de Boston et de Londres. Tout indique qu'une quantité plus grande encore sera exportée l'année prochaine, car une compagnie qui contrôle un établissement frigorifique à Dartmouth a eu beaucoup de succès l'année dernière.

Saumon.

Quoique très irrégulier, il a été pris en assez bonnes quantités pendant tout le mois de juin.

PORT LATOUR.

Gasparot.

Il a été pris en quantités légères, mais régulières, depuis le 2 mai jusqu'au 18 juin, après quoi il n'en a pas été signalé.

Morue.

Elle fut d'abord signalée le 8 mai, mais pendant tout ce mois les captures furent légères, bien que la pêche fut assez bonne au large le 20 et qu'elle s'améliorât sur la côte une semaine plus tard. Pendant la dernière semaine de juin la pêche languit, parce que la boitte était rare; mais le 8 elle s'améliora considérablement, et jusqu'au 10 juillet d'assez bonnes captures furent signalées très régulièrement. Quoiqu'il parût y avoir un beau banc de poissons pendant tout le mois de juillet, la rareté de la boitte et le grand nombre de chiens de mer furent les principaux obstacles. Durant les mois d'août et de septembre, la boitte fut extrêmement rare, et les pêcheurs durent se croiser les bras ou passer la plus grande partie de leur temps à piocher des moules. Entre le 2 et le 13 août d'assez bonnes captures furent signalées tous les jours, mais durant le reste de la campagne elles furent légères. On estime que le total n'a pas dépassé les deux tiers d'une capture moyenne et n'excédera pas 2,000 quintaux.

Egrefin.

Il a été pris en petites quantités depuis le 16 juillet jusqu'au 14 octobre, et on dit que la capture totale est très faible.

Hareng.

N'a pas été signalé cette année avant le 18 juin, et à partir ce ce jour jusqu'au 8 septembre les captures ont été faibles et irrégulières. Vers le 1er août un petit banc fut signalé sur le côté oriental de Blanche se dirigeant vers l'est. De même, le 3

septembre, on le dit nombreux au cap du Nègre; mais le 10 il se dirigea vers la baie de Barrington et de bonnes captures furent faites chaque jour pendant une dizaine de jours. Le 23 un banc fut signalé à 15 ou 20 milles au large, il entra dans la baie de Barrington la semaine suivante, et le 31 fut aussi signalé abondant aux îles Tusket; mais le chien de mer arriva lui aussi et nuisit aux opérations. Quoiqu'il restât en grand nombre jusqu'à la fin de la campagne, les pêcheurs aux rets en prirent environ un demi-baril chacun entre le 2 et le 7 octobre, et jusqu'au 14 ils augmentèrent cette moyenne à $2\frac{1}{2}$ barils, puis jusqu'au 18 ils prirent du hareng en abondance. La quantité totale qui a été expédiée, jusqu'au 18 octobre, n'excédera pas 400 barils. Il existe ici une grande divergence d'opinions sur la cause de cette diminution de hareng. Bon nombre de pêcheurs prétendent que les fonds sont empoisonnés par la pêche du homard, tandis que d'autres soutiennent que le poisson est chassé de ses anciennes frayères par les rets qui sont laissés à l'eau pendant des mois entiers. Ce dernier avis est partagé par le plus grand nombre.

Homard.

La pêche commença vers la fin d'avril, et on dit que des coups de vent ont fait beaucoup d'avaries aux engins de pêche. La première dépêche reçue le 2 mai accusait de faibles captures, qui continuèrent d'ailleurs jusqu'à la clôture de la campagne, le 6 juillet. Au point de vue de la rémunération, le résultat a été aussi bon que l'année dernière, car les prix se sont bien maintenus pendant toute la saison.

Maquereau.

Il en a été pris d'abord à Baccaro le 7 juin en petites quantités, et les captures furent très légères jusqu'au 6 juillet. La quantité totale exportée n'excédera pas 10 barils.

PORT-MEDWAY.

Gasparot.

Comme toujours il est venu vers le 3 mai en petites quantités, mais il a beaucoup augmenté dans le cours de la semaine suivante, et plusieurs excellentes captures furent faites jusqu'au 30, alors que le gasparot devint et resta jusqu'à la clôture de la pêche le 11 juin. Certains pêcheurs disent que contrairement aux habitudes de ce poisson il ne s'est pas attardé dans les eaux de marée, mais s'est hâté vers les frayères. La capture totale est regardée comme étant plus faible qu'elle ne l'a été depuis nombre d'années.

Morue.

Elle fut signalée le 18 mai, et quelques bonnes captures furent faites pendant quelques jours, mais ensuites elles devinrent et restèrent passables jusqu'au 28 juin. La pêche fut fructueuse dans la première partie de juillet; mais, le 15, le chien de mer devint incommode et la boitte rare, de sorte que les captures furent légères jusque vers le 6 août; de là au 28 septembre elles varièrent de bonnes à passables, mais le poisson se tenait en eau profonde sur les fonds du large. Le 27 août une bonne pêche fut signalée sur les grands bancs. Il est généralement admis que la morue, l'égrefin et la merluche n'ont jamais été aussi rares, et la capture est considérée comme la plus faible dans l'histoire du port. Ce notable déficit est supposé être dû à la pêche du homard, qui occupe un très grand nombre de pêcheurs au détriment d'autres pêches.

Egrefin.

Il arriva le 20 juin et fut pris en quantités variant de passables à médiocres jusqu'au 23 avril, alors que la pêche devint et resta bonne jusqu'au 3 septembre. Pendant tout le mois de septembre la capture fut très passable.

Merluche.

Elle arriva le 15 juillet, mais pas en aussi grandes quantités que d'habitude. Du 16 au 22 avril inclusivement des captures passables furent signalées, mais à partir du 23 jusqu'au 11 septembre elles furent légères.

Hareng.

Il arriva le 13 juin, et durant la semaine suivante quelques captures passables furent faites, mais ensuite rien ne fut signalé jusqu'au 7 août, alors qu'il y eut quelques autres captures assez bonnes; après cela le hareng disparut jusqu'au 23, où il donna à Broadcove, et de bonnes prises fut opérées chaque jour jusqu'au 31. Le 1er septembre une excellente capture fut signalée, et durant le reste du mois une moyenne passable. On estime que le résultat de la campagne sera moyen.

Homard.

La pêche commença le 3 mai, et de faibles captures furent faites jusqu'au 10, et de là jusqu'au 5 juillet elles donnèrent une bonne moyenne. Quoique la campagne se fût ouverte avec de belles perspectives, le mauvais temps a détruit tant de casiers que la pêche du homard s'est trouvée paralysée,et a donné un résultat très au-dessous de l'année dernière.

Maquereau.

Il en a été pris pour la première fois le 20 juin, et les captures varièrent de passables à médiocres jusqu'au 28, après quoi il ne fut rien signalé que le 18 septembre, où le maquereau du printemps fit son apparition en bonnes quantités, mais il était trop petit pour les rets, quoiqu'il en ait été pris un peu avec l'hameçon. Tard en automne, de légères captures d'un maquereau d'excellente qualité furent faites; la plus grande partie était du n° 1.

Saumon.

Il en a été pris dans la rivière Medway au commencement de février, mais dans les eaux inférieures pas avant la fin de mars. Du 3 au 9 mai de légères captures furent faites, mais la pêche s'améliora dans le cours de la semaine suivante, et du 20 au 31 de bonnes prises furent opérées chaque jour. Durant la première semaine de juin les captures furent passables, mais ensuite elles devinrent rares, et rien ne fut signalé après le 13. On dit que le résultat total de la campagne a été beaucoup au-dessous de la moyene, de près des deux tiers moindre que celui de la campagne de 1894, qui elle-même avait été médiocre. On dit que la cause de cet insuccès réside dans la pollution de l'eau par la pêche du homard à l'entrée du havre.

Alose.

Il en a été pris d'abord en petites quantités le 11 mai, mais ensuite la pêche s'améliora un peu jusqu'au 24, après quoi des captures très passables furent faites chaque jour jusqu'à la fin du mois.

Encornet.

Il en fut signalé de faibles captures dans les dernières semaines de juillet, d'avril et de septembre.

PUBNICO.

Morue.

Elle fut en moyenne assez abondante depuis le 25 mai, jusqu'au 3 septembre, et on dit qu'elle a été prise en quantités passables aux îles Head et aux Phoques dans la troisième semaine de septembre.

Egrefin.

Quoiqu'il n'en ait pas été fait rapport, son rendement soutiendra avantageusement avec ceux des années précédentes.

Hareng.

Il fut d'abord signalé sur le banc de Brown, alors que 40 barils furent pris par un rets. Cependant, vers le 3 juillet, de légères captures furent faites sur la côte pendant une semaine, et le 23 le hareng fut signalé à l'île à la Vase où d'excellentes captures furent opérées jusqu'à la fin du mois. Pendant tout le mois d'août il fut très rare, et les navires perdirent la moitié du temps à chercher de la boitte. Dans la première semaine de septembre il fut pris un peu de hareng sur la côte, mais de bonnes captures en furent faites aux îles e la Vase et aux Phoques, où il abondait le 14; mais ensuite elles ont graduellement diminué jusqu'à la clôture de la campagne.

Homard.

Du 15 mai au 28 juin de faibles captures furent signalées chaque jour, mais ces captures furent jugées passables pour la saison, car il fut fait une assez bonne pêche sur les bancs du large et particulièrement à l'île aux Phoques.

Maquereau.

Il a été pris d'abord à Bluff Head le 15 mai, et de faibles captures furent faites chaque jour jusqu'au 20, alors qu'un enclos en prit 15 barils et le lendemain 150 barils; les pêcheurs aux rets ont bien réussi, et les bateaux ont prit de 400 à 500 barils. Pendant le reste de la campagne les captures furent très légères. Les pêcheurs sont généralement d'opinion que la pêche du homard est cause de la rareté de ce poisson, car les casiers à homard sont tendus depuis Exhomer-Passage jusqu'à l'île aux Phoques, et le maquereau, qui est très timide, ne s'aventure pas au milieu de tant d'engins de pêche.

Encornet.

Il fut pris en légères quantités pendant la seconde semaine de juin, mais ensuite il n'en a plus été signalé.

RIVIÈRE AU SAUMON.

Morue.

Elle n'a pas été signalée avant le 10 août, et à partir de là les captures furent passables jusqu'au 10 septembre. La capture totale est regardée comme une moyenne pour le nombre de bateaux qui ont fait la pêche.

Hareng.

Il fut d'abord signalé le 20 mai, mais à partir de cette date les captures furent très légères et très irrégulières jusqu'au 10 août, après quoi quelques coups passables de rets furent faits jusqu'au 10 septembre.

On dit que le hareng était d'une médiocre qualité l'année dernière, et comme les prix étaient bas, la pêche n'a pas rémunéré.

Homard.

La pêche commença vers le 20 avril, mais il ne fut pas signalé de capture au bureau avant le 6 mai ; à partir de là jusqu'au 25 les captures furent chaque jour passables. Dans le cours de la semaine suivante une tempête terrible détruisit un très grand nombre de casiers, et en quelques endroits la perte fut totale. Après cela les captures furent faibles jusqu'à la fin. En somme, le résultat de la campagne a été assez bon et a quelque peu excédé celui de 1894.

Maquereau.

Les 24 et 25 mai il fut connu que des grand bancs avaient passé au large, en eau profonde, et pendant toute la campagne une seule capture fut signalée, celle du 10 septembre, qui fut légère. Durant les mois d'octobre et de novembre les apparences furent très encourageantes, mais de fréquents gros coups de vent chassèrent le poisson de la côte et détruisirent nombre de rets.

Encornet.

Il a été pris en faibles quantités le 10 août.

SAND POINT.

Gasparot.

Il fut signalé en petites quantités le 1er mai et continua d'être rare jusqu'au 13, mais à partir de là jusqu'au 25 de bonnes captures en furent faites chaque jour. Le 26 il redevint rare, et jusqu'au 3 juin il fut pris en petites quantités. Ensuite la pêche s'améliora graduellement jusqu'au 15, mais durant le reste du mois le gasparot fut encore rare. Pendant la première semaine de juillet d'assez bonnes prises furent faites chaque jour, et la capture totale est jugée bonne moyenne.

Morue.

Le 11 mai on rapporta que la morue était bonne à 18 milles S.-E. du phare de Shelburne, et le 16 les banquiers arrivèrent avec de bonnes charges; mais le poisson n'est venu sur la côte que le 18, alors que quelques bonnes captures furent faites, mais ensuite elles devinrent et restèrent faibles jusque vers le 15 juin. Dans la dernière semaine de mai, une pêche passable fut signalée à 18 milles au large, et le 4 juin des banquiers arrivèrent du banc La Have avec de bons chargements. Vers le 8 juin il se fit une bonne pêche dans 70 brasses d'eau entre les bancs Roseway et La Have, des captures passables sur le banc du Cap du Nègre, 15 milles S. du Cap du Nègre. Le 13 juin une bonne pêche fut signalée sur les bancs Ridge, La Have et Roseway; le lendemain elle devint très bonne, et d'excellentes captures furent effectuées. Vers le même temps les bateaux faisaient de bonnes prises sur le banc Ridge, à 18 milles S.-E. du phare de Shelburne, et jusqu'au 22 des captures passables furent faites par les bateaux de la côte. Du 22 au 30 juin, les petits bateaux ne purent pêcher, quoique la morue fût sur les fonds en grandes quantités; mais les banquiers firent de bonnes pêches sur les bancs de Ridge, 18 milles S.-E. du phare de Shelburne, La Have et Roseway, et une assez bonne sur le banc Quero. Du 1er au 20 juillet, des captures passables furent faites chaque jour par les bateaux de la côte, et la semaine suivante la pêche s'améliora quelque peu. Dans le cours du mois passé, quoique le poisson fût assez abondant sur les fonds du large et sur le banc La Have, les prises furent faibles, car la morue ne prenait pas le gasparot et les autres espèces de boitte étaient très rares. Durant la semaine finissant le 13 juillet il se fit une bonne pêche sur le banc Roseway, et le 18 les goélettes annoncèrent que le poisson abondait à 18 milles S.E. du phare de Shelburne et de 11 à 15 milles S.¼ O. du même phare, et que bien qu'abondant sur le banc La Have il ne prenait pas la boitte de moule et de gasparot. Pendant tout le mois d'août la boitte fut très rare, car le chien de mer, qui était en grand nombre, empêchait le hareng d'approcher; en sorte que les captures, à l'exception de quelques bonnes entre le 10 et le 24, furent très faibles pendant ce mois sur la côte, et le 24 la pêche en petits bateaux manqua totalement. Durant la première semaine d'août le poisson fut signalé en abondance sur les sondes du large, et le 16, quoiqu'il fût encore en bonnes quantités sur les fonds du large et sur le banc La Have, les pêcheurs firent peu de chose, car les pêcheurs perdirent beaucoup de temps à la recherche de la boitte, qu'ils disent n'avoir jamais vue aussi rare. Le 20 août une assez bonne pêche fut signalée à 11 milles au large et sur le banc Quero, mais le 22 elle devint meilleure en ce dernier endroit. Du 1er septembre au 12 octobre les captures sur la côte furent légères quoique régulières. Le 3 septembre la pêche

fut signalée médiocre sur les sondes de la côte et les bancs La Have et Roseway, mais le 5 elle s'améliora notablement sur la partie sud-ouest du banc La Have. Le 14 les banquiers arrivèrent du banc La Have avec de bonnes charges, car l'encornet était alors assez abondant; mais ensuite il devint rare, et quoiqu'il y eut beaucoup de morue sur les fonds les captures ne furent que passables durant le reste de la campagne. Le 21 septembre les banquiers américains rapportèrent que la pêche de la morue et de l'encornet était bonne sur la partie sud-ouest du banc Quero. Durant la première moitié d'octobre une pêche passable fut accusée par des goélettes à 10 ou 12 milles sud-ouest du phare de Shelburne, mais les banquiers ont misérablement fait à cause de la rareté de la boitte. Vers le 9 octobre une bonne pêche fut signalée à 56 milles S. ¼ O. du phare de Shelburne, dans 60 brasses d'eau, et une passable sur le banc La Have. Le résultat total de la campagne est estimé comme suit:—

Petits bateaux, environ 300 qtx., pris principalement avec de la boitte de moule.

Goélettes du large, 1,200 quintaux; trois banquiers de l'est, 7,000 quintaux avec des lignes à la main et de la boitte de moule.

Egrefin.

Il fit son apparition en bons nombres le 18 mai; mais, sauf quelques bonnes captures pendant les trois jours suivants, il fut rare jusqu'au 15 juin, alors qu'il redevint abondant, et de bonnes captures furent faites chaque jour jusqu'au 22. Pendant la dernière partie de juin la majeure des prises fut passable sur les bancs Ridge, LaHave, Roseway et Quero, ainsi qu'à 18 milles sud-est du phare de Shelburne. Durant la plus grande partie de juillet des pêches passables furent faites chaque jour, mais le 21 elles s'améliorèrent un peu, et une bonne pêche fut aussi signalée sur les fonds du large et sur le banc La Have durant la semaine finissant le 20. A l'exception de quelques bonnes prises entre les 11 et 17 août, cette pêche fut misérable sur la côte durant le reste de la campagne. La pêche fut généralement signalée comme bonne sur les fonds du large et sur le banc LaHave pendant le mois d'août, mais la boitte était difficile à obtenir, et durant la première semaine de septembre elle ne fut trouvée qu'en petites quantités sur les sondes de la côte, les bancs LaHave et Roseway. Dans son ensemble, cette pêche est regardée comme un insuccès à peu près complet, car elle n'a rapporté que 2,000 quintaux environ.

Merluche.

Quoiqu'elle n'ait pas été signalée la merluche fut assez abondante au large pendant toute la saison, mais peu pêchée, vu la rareté de la boitte.

Flétan.

Quoique signalé très irrégulièrement, il a été pris en petites quantités entre le 18 et le 21 mai, et en plus grandes quantités pendant les premières semaines de juin et juillet. Durant le mois de juin les captures ont été signalées comme suit sur les fonds du large:—Assez bonnes sur les bancs Ridge, La Have et Roseway le 13; bonnes sur partie est du banc La Have le 15, et passables sur le banc La Have le 29.

Hareng.

Du 16 au 29 juin il n'a été pris qu'en petites quantités; mais le 11 juillet un très gros hareng arriva et d'assez bonnes captures en furent faites pendant quelques jours seulement, car le chien de mer abondait sur la côte et à 4 ou 5 milles au large. Pendant les dix premiers jours d'août les prises furent très faibles pour la même cause, mais le poisson était du n° 2 très gros. Le 22 août il donna en abondance au phare de Shelburne, et d'excellentes captures furent faites; les bateaux prirent en moyenne de trois à cinq barils. Après cela, cependant, le poisson devint rare, et à l'exception de quelques très bons coups de filets entre les 6 et 11 septembre, il resta rare jusqu'à la fin de la campagne. Quant à la pêche du large, des captures passables furent signalées sur les bancs Ridges, LaHave et Roseway le 13 juin, elles devin-

rent bonnes le 15, et le poisson resta en abondance à trois milles au large. En comparaison d'années antérieures, cette pêche a été exceptionnellement misérable ; il n'a été salé que 1,000 barils et vendu que 200 barils de hareng frais pour la boitte—ce qui représente la capture totale d'environ 600 rets.

Homard.

La pêche s'est ouverte vers le 15 février, et de ce jour jusqu'au dernier mars la capture fut passable et le crustacé était de grande taille. Pendant cette période tout le homard pêché fut exporté vivant; le petit (homard ayant moins de 10½ pouces) fut paqué en barils et exporté à New-York, Etat où il n'existe pas de limites quant à la taille; le homard ayant plus de 10½ pouces fut exporté à Boston. Comme les lois de pêche de l'Etat du Massachusetts défendaient le débarquement de homards ayant moins de 10½ pouces, des semaques de New-York furent activement occupées, pendant la campagne, à acheter le petit homard—ce qui fit que les paqueurs eurent un déficit d'un huitième sur la moyenne comparée des années passées. On dit que la capture générale a été deux tiers gros, et vu la bonne tenue des prix sur les marchés de Boston, les pêcheurs purent faire une bonne moyenne; jusqu'au 10 avril les plus heureux réalisèrent $155. La homarderie de ce poste commença ses opérations le 10 avril, mais elle n'obtint que du petit homard qui fut assez bon jusqu'au 10 mai. Dans le cours de la semaine suivante une amélioration se fit remarquer, mais le 18 la pêche se mit à diminuer graduellement, et le homard ne fut plus pris qu'en petites quantités jusqu'au 30 juin, alors que les opérations cessèrent. Bien que des tempêtes aient détruit un grand nombre de casiers dont la réparation a pris une semaine, la capture totale est considérée comme bonne moyenne, et on dit que la homarderie a paqué 500 caisses. En comparaison de l'année dernière, cette capture accuse un déficit d'environ 150 caisses, qui s'explique par l'exportation, déjà mentionnée, du petit homard à New-York.

Maquereau.

Un maquereau de taille moyenne a été pris en petites quantités vers le 20 juin, et, bien qu'il se soit amélioré en poids et en qualité, les captures n'ont pas beaucoup augmenté. Pendant tout le mois d'août, quoique faibles, elles ont été très régulières, et la capture totale est estimée à 12 barils environ—augmentation considérable sur les annnées dernières. Ce maquereau s'est vendu frais pour la consommation locale.

Saumon.

Il y en a eu des prises légères et irrégulières pendant les mois de mai et de juin.

Encornet.

Signalé en petites quantités chaque jour depuis le 13 juillet jusqu'au 2 août, sur les fonds de la côte. Vers le 14 septembre il était en quantités passables sur la partie S. O. du banc La Have, et le 22 en bonnes quantités sur le banc Quero.

BAIE SPRY.

Morue.

Elle fut d'abord signalée le 20 mai, et à partir de là jusqu'au 20 juin les captures furent légères. Rien pendant le mois de juillet, mais du 6 août au 25 septembre les captures furent assez bonnes, quoique irrégulières.

Hareng.

Il fit son apparition le 21 mai, mais les captures, pendant la campagne,—à l'exception de quelques-unes passables opérées durant la dernière semaine d'août,—furent légères.

Homard.

Pris en petites quantités depuis le 20 mai jusqu'au 2 juin, mais pendant cette période plusieurs casiers furent détruits. Du 3 au 11 juin les captures furent assez bonnes, mais légères durant les 9 jours suivants.

Maquereau.

Signalé pour la première fois le 31 mai, mais les captures furent très petites pendant toute la campagne.

WHITEHEAD.

Gasparot.

Des captures légères furent signalées chaque jour depuis le 25 mai jusqu'au 3 juin, et la capture totale est estimée à 50 barils, ce qui n'est qu'un tiers de celle de 1894.

Morue.

Elle n'a été signalée cette année que le 1er juin, et de ce jour à la fin de juillet les captures furent légères, résultat attribué plus à la rareté de la boitte qu'à celle du poisson. Lorsqu'il fut possible d'obtenir de la boitte, de légères captures furent faites dans la première partie de septembre et d'octobre. Le produit total de la dernière campagne est estimé à 1,200 quintaux, ce qui représente 300 quintaux de plus qu'en 1894, mais 300 quintaux de moins qu'en 1893.

Egrefin.

Il a été pris en légères quantités très régulièrement depuis le 1er juin jusqu'au 6 juillet, après quoi il n'en a plus été signalé. Capture totale estimée à 400 quintaux, ce qui ne représente pas la moitié de celle de 1894.

Hareng.

Il arriva vers le 25 mai et fut pris en petites quantités jusque vers le 10 juin, après quoi les captures furent passables jusqu'au 29. Dans la première semaine de juillet les captures furent légères, mais le 8 on rapporta qu'un enclos avait pris 1,800 poissons et que des rets avaient fait de faibles captures. Après cela, rien ne fut plus signalé jusqu'au 25, lorsque les captures varièrent de passables à bonnes jusqu'au dernier jour d'août. Pendant les deux premières semaines de septembre, de légères captures furent signalées chaque jour. Résultat total de la campagne estimé à 1,500 barils, soit un surplus de 500 barils sur la campagne précédente.

Homard.

La pêche commença vers le 7 mai, et jusqu'au 29 juin de légères captures furent signalées chaque jour. Produit total estimé à 4,700 caisses, ce qui représente un surplus de 900 caisses sur 1894.

Maquereau..

Il s'est formé en bancs le 25 mai, et de légères captures—à l'exception de quelques bonnes opérées durant la première semaine de juin—furent faites très régulièrement pendant le reste de la campagne. Produit total estimé à 350 barils, augmentation de 150 barils sur 1894.

Saumon.

Quoiqu'il n'ait pas été reçu de rapports au sujet de cette pêche, on dit qu'elle a donné 5 barils pendant la dernière campagne.

YARMOUTH.

Gasparot.

Signalé d'abord le 2 mai, mais les captures furent légères jusqu'au 20 juin. Le 14 mai on rapporta qu'il entrait en plus grand nombre dans la rivière Tusket, et le 28 il y eut abondance. En dernier la capture a été beaucoup au-dessous de la moyenne, et il a fallu en faire venir de Saint-Jean pour la boitte.

Morue.

Elle parut en assez bonne quantité le 2 mai, mais elle augmenta graduellement durant cette semaine-là, et quelques excellentes captures furent faites. Du 8 mai au 5 juillet, les pêcheurs accusèrent une bonne pêche à 30 milles au large de l'île aux Phoques, et cette pêche continua jusqu'au 1er août, mais les bateaux de la côte réussirent médiocrement, à cause de la rareté de la boitte. Du 16 au 31 août une très faible amélioration fut signalée sur la côte, tandis que les navires faisaient assez bien au large. Pendant tout le mois d'août quelques captures furent signalées aux îles Tusket. Au commencement de la saison le poisson en bancs n'approche pas assez de la côte pour être pris par les pêcheurs en bateaux ; les quelques morues qui sont prises paraissent être égarées, elles sont maigres et de taille irrrégulière. Tard en automne, cependant, il se fait de bonnes pêches à de courts intervalles, probablement parce que le hareng et la petite boitte vient sur la côte après que l'eau et le fond se sont purifiés de la boitte délétère du homard qui infecte particulièrement ce quartier au sud du cap Yarmouth.

Egrefin.

Il n'a pas été signalé avant le 1er juin cette année, et il n'a donné qu'une moyenne passable pendant les mois de juin et de juillet. Dans la dernière semaine d'août de légères pêches furent faites, et vers le 9 septembre il y eut de petites captures aux îles Tusket.

Flétan.

D'après les rapports, il fut très passablement abondant durant tout le mois de mai, mais rare en juin et juillet, bien qu'on ait dit que les navires du large aient bien réussi pendant la première semaine de juin. Du 10 juillet au 1er août, les pêcheurs du Cap firent d'assez bonnes captures à 30 milles au large de l'île aux Phoques, mais les bateaux de la côte firent très peu de chose durant le reste de la campagne. La baisse considérable de cette pêcherie est attribuée à la pêche du homard. Durant la dernière campagne, d'assez grandes quantités ont été débarquées ici, pour exportation, par la flotte de Digby et les pêcheurs de l'île du Cap.

Hareng.

Quoiqu'il ait paru les 2 et 3 mai et le 20 juin, il n'en a pas été pris avant le 10 juillet, alors que quelques légères captures de gras "mediums" furent faites tous les jours pendant la semaine suivante. Dans la première semaine de juillet, de faibles captures furent signalées à l'île du Meurtre, embouchure de la rivière Tusket, et aux îles Tusket. Dans la première partie d'août la pêche fut passable, mais irrégulière; mais dans la dernière partie, tandis que les prises étaient faibles au nord du comté, on signalait le hareng "medium" en abondance aux environs des îles Tusket, et de grandes quantités en étaient prises et préparées pour servir de boitte à homard. Il en a été signalé très peu durant le reste de la campagne.

Homard.

La pêche commença le 2 mai, et quelques excellentes captures furent faites pendant cette semaine, et elles furent bonnes jusqu'à la fin du mois. Du 1er juin au 5 juillet, à l'occasion d'une pêche passable çà et là, les captures furent légères. On dit que cette pêche diminue, par le fait qu'il faut maintenant deux fois plus d'hommes et beaucoup plus d'engins pour obtenir le rendement qu'elle donnait il y a cinq ans; et on est d'avis que le seul moyen de retarder ce déclin serait de prohiber la capture du homard ayant moins de 10½ pouces. Durant la dernière campagne 29,022 caisses évaluées à $229,246, et 896 barils évalués à $4,501, ont été exportés de Yarmouth aux Etats-Unis. En comparaison de l'année dernière, il y a eu une diminution de 3, 337 caisses, mais une augmentation considérable au point de vue de la rémunération. Le homard paqué en barils est trop petit pour le marché de la Nouvelle-Angleterre, et est expedié à l'Etat de New-York, où il n'existe pas de règlement quant à la taille du homard.

Maquereau.

Il en a été pris pour la première fois cette année le 4 mai dans l'enclos de Churchill, Pembroke, et durant la même semaine de bonnes captures furent faites chaque jour avec les enclos, mais peu avec les rets. Pendant le reste du mois la pêche fut passable; mais du 1er juin au 3 juillet, alors que les enclos furent levés, captures légères. Nul doute que la même cause qui a influencé les pêches de la morue et de l'égrefin a empêché le maquereau de venir sur la côte en aussi grandes quantités qu'il y a quelques années. Dans quelques cas, cependant, quelques-uns des premiers gros maquereaux qui arrivent et qui sont remplis de frai viennent aux alentours, mais c'est généralement dans les endroits où l'eau n'est pas polluée. En somme le produit de la dernière campagne a été très faible.

Saumon.

Le saumon, qui abonde généralement dans la rivière Tasket, a été très rare cette année: on n'a signalé que des captures légères et irrégulières entre le 2 mai et le 25 juin. De très bonnes pêches furent faites au large par les enclos à maquereau; mais on n'en peut pas dire autant de cette espèce, qui est d'une taille différente.

Alose.

L'alose, qui visite la rivière Tasket en même temps que le gasparot, a donné un très faible rendement cette année; on dit qu'il n'est pas aussi abondante qu'autrefois.

Eperlan.

Pendant le présent mois (décembre) il en est pris et exporté de un quart de tonne à une demi-tonne par semaine; mais la capture n'est jamais considérable, comparée à celle de quelques autres endroits.

EXTRAIT DU RAPPORT DE M. HATFIELD.

Truite.

"La pêche de la truite devient de plus en plus misérable dans ce comté. Après le 1er mai, lorsque les sportsmen arrivent, il n'y a plus de poisson; la cause en est la pêche de la boitte à travers la glace au pied des eaux courantes et dans les endroits où la truite se rend après avoir quitté ses fonds d'hiver. Ceci est fait par les sauvages indigènes, par des sauvages étrangers et par des habitants qui sont engagés par quelques spéculateurs ou qui achètent le poisson à très bas prix pour l'expédier à Boston; le pays ne retire réellement aucune valeur commerciale de ce commerce. Tous les vrais amateurs de pêche sont d'avis que l'exportation devrait être défendue jusqu'au 1er mai. Cette mesure contribuerait à faire de la Tusket ce qu'elle était naguère—une des rivières les plus sportives du Canada, ou de la province au moins."

CAP-BRETON.

ARICHAT.

Morue.

Elle parut le 7 mai, mais durant tout ce mois les captures furent faibles. Le 3 juin une amélioration fut signalée, et de ce jour au 25 juillet les prises varièrent de passables à médiocres. Du 26 juillet au 31 août, captures assez bonnes tous les jours, quoique les pêcheurs se soient plus appliqués à la pêche du hareng pendant la première semaine d'août, parce que ce dernier poisson était gros et d'excellente qualité. Pendant le reste de la campagne, la pêche de la morue a varié de passable à médiocre. Quoique ce poisson ait été en assez bonne quantité et d'excellente qualité, les prix du marché étaient si bas que la morue sèche n'a pas rémunéré.

Egrefin.

Il fut d'abord signalé le 10 mai, et des captures variant de passables à médiocres furent faites jusqu'au 19 mai, après quoi elles furent misérables jusqu'au 31 août. Pendant les premiers dix jours de septembre, des prises assez bonnes furent signalées chaque jour, mais elles furent pauvres le reste de la campagne. L'égrefin semble avoir abandonné ces côtes comme frayères. L'explication, fondée sur l'opinion générale des pêcheurs, c'est que les innombrables casiers à homard amorcés avec des poissons et des débris de poissons de toutes sortes, qui sont tendus dans les havres, les anses et les criques, et qui forment une chaîne ininterrompue sur nos côtes, l'empêchent de se rendre à ses anciennes frayères.

Hareng.

Il a été signalé une dizaine de jours plus à bonne heure cette année, et du 9 mai au 14 juin de légères captures furent faites chaque jour. Du 15 juin au 31 juillet la pêche fut en moyenne très passable; mais pendant la première semaine d'août elle s'améliora considérablement, et de très bonnes captures d'un hareng gras et de très belle qualité furent signalées. Pendant le reste du mois d'août, les captures ne furent que passables; tout le mois de septembre et jusqu'au 15 octobre le poisson fut rare. En somme, le résultat de la campagne a été assez bon, quoique le hareng gras, ou hareng de juillet comme on l'appelle vulgairement, ne fût pas aussi abondant que l'année précédente. Bien que passable, cette pêche n'a pas rémunéré, parce que les prix n'ont jamais été aussi bas. D'un autre côté, la qualité d'une partie du hareng pris au mois d'août était inférieure, et dans quelques cas le poisson était impropre à la consommation. Cette supposition repose sur l'idée que comme une partie de ce hareng a le dos mou et ne peut être bien fumé, il est malade et impropre au marché.

Homard.

La pêche commença de bonne heure, et du 3 au 19 mai les captures varièrent de bonnes à passables ; mais durant le reste du mois et jusqu'au 19 juin, la capture quotidienne fut un peu plus légère. Du 19 juin au 17 juillet, faibles captures.

Maquereau.

Il arriva le 22 mai cette année, mais la pêche du printemps et celle de l'automne furent très pauvres. Le maquereau pris en octobre et en novembre a bien remunéré, cependant, car il s'est vendu frais 10 centins la pièce.

Encornet.

Il fut d'abord signalé le 26 juillet, et pris en quantités variant de bonnes à passables jusqu'au 7 août, mais il fut rare le reste du mois. D'après les rapports, les pêches de septembre et d'octobre ont donné une assez bonne moyenne.

RAPPORT SPÉCIAL DE M. RÉMI BENOIT, RECEVEUR DES DOUANES À ARICHAT, C.-B., ET RAPPORTEUR DU BUREAU DE RENSEIGNEMENTS.

Homard.

La pêche commença tôt pour ce quartier, et elle continua sans interruption jusqu'à la clôture de la campagne. Il y a quelques années les interruptions étaient fréquentes, spécialement en avril et en mai, et elles étaient causées par la glace flottante, qui occasionne aussi des pertes de casiers. Le homard était aussi abondant qu'il l'a été dans le cours des quatre ou cinq années précédentes, mais on ne peut s'empêcher de remarquer qu'il devient d'année en année plus petit. Par conséquent, cette pêche peut être considérée comme ayant été bonne. Elle l'a été particulièrement pour les pêcheurs, car les prix ont atteint une hausse de 50 pour 100 sur ceux de 1894. Dans ce quartier, de fait depuis Canso jusqu'au cap Nord,—où sur toute cette étendue de côte la saison de pêche ne dure pas plus de dix semaines dans les conditions les plus favorables, et est souvent limitée à sept ou huit semaines,—les pêcheurs et les paqueurs sont convaincus qu'elle devrait être divisée en deux parties: mai et juin au printemps, septembre et octobre en automne, laissant les mois entiers de juillet et d'août à la fraie et au coquillage. Ce serait un avantage général, et sans préjudice pour la pêche. Actuellement la saison dure jusqu'au 15 juillet, et souvent le ministère de la marine et des pêcheries l'a prolongée jusqu'au 25 ; et bien que beaucoup de gens demandent cette prorogation et s'en prévalent parce que la saison est si courte, il est universellement admis qu'elle est d'un faible avantage pour ceux qui exploitent cette industrie. Les quantités pêchées sont petites, de qualité inférieure, et pour la plus grande partie impropres au paquage. La recommandation qui précède, si elle était adoptée, empêcherait le paquage d'un méchant crustacé qui doit faire tort au commerce et être dangereux pour la santé des consommateurs; elle bénéficierait décidément aux pêcheurs et ne ferait aucun tort à la pêche. Ainsi, dans ces quartiers, la saison serait de quatre mois, divisés en deux, et elle ne serait pas même aussi longue qu'elle l'est dans les quartiers ouest de la province où la glace ne met pas obstacle à la pêche. Dans l'intérêt de la préservation de cette très importante pêcherie, une foule d'autres recommandations se présente à l'esprit de ceux qui l'exploitent, comme, par exemple, celle-ci : chaque établissement de paquage devrait être pourvu d'incubateurs, et les paqueurs, de même que les pêcheurs, devraient être tenus de prendre les œufs et de les placer dans les incubateurs—les paqueurs étant, en plus, obligés de surveiller cette opération suivant des instructions spéciales du ministère.

ARICHAT-OUEST.

Gasparot.

On dit qu'il a totalement manqué l'année dernière.

Morue.

Elle arriva le 15 mai, mais de ce jour jusqu'au 5 octobre les captures furent faibles, quoique régulières. Durant tout le mois de juillet la boitte fut exceptionnellement rare, et dans le mois d'août, lorsque la boitte fut devenue meilleure, les pêcheurs étaient trop occupés par le hareng pour donner du temps à la morue. On estime que le résultat de la dernière campagne est le plus minime qu'il y ait eu depuis plusieurs années.

Egrefin.

A l'exception du mois d'août, pendant lequel il n'y en a pas eu, de faibles captures furent faites chaque jour depuis le 17 mai jusqu'au 5 octobre. On dit ici que ce poisson n'est pas aussi abondant en ces dernières années qu'il l'était autrefois, et que la capture de cette année est au-dessous de la moyenne.

Hareng.

La pêche commença vers le 26 mai, mais il ne fut fait que de faibles captures chaque jour jusqu'au 22 juillet; il fut même dit, le 13 juillet, que jusque-là la pêche était la plus improductive qui eut été faite depuis plusieurs années. Le 21 juillet, cependant, le hareng devint assez abondant, et durant la semaine suivante les pêcheurs eurent du succès; il y eut plus d'activité qu'en tout autre temps de la saison. Vers le 5 juillet le chien de mer fît son apparition, mais d'assez bonnes captures de gros hareng gras furent faites chaque jour sur les fonds du large durant le reste du mois. Durant la première partie d'août la pêche fut bonne, et quelques grosses captures d'un poisson supérieur furent faites. Le 17 août, il fut rapporté que quelques pêcheurs aux rets avaient débarqué 60 barils à date, et les apparences d'autres prises étaient bonnes; elles se sont réalisées. Après cela la pêche devint médiocre sur la côte, quoique de légères captures fussent signalées chaque jour, et finalement elle se termina le 5 octobre. Dans la première semaine de septembre d'énormes quantités d'un poisson extraordinairement gros furent prises sur les hauts-fonds Red-Head, à 8 ou 9 milles de distance, et le 14 il fut rapporté que 1,000 barils avaient été débarqués et que les captures se continuaient. Comme exemple de la quantité pêchée dans cette localité, le correspondant du bureau m'écrit qu'il a vu de petits navires sortir le soir et revenir le lendemain avec 60 ou 70 barils de poisson capturé par trois ou quatre rets. Comme l'époque de la prise arrivait vers la mi-septembre, les pêcheurs n'ont pas poussé cette pêche davantage, car elle n'était pas profitable pour le marché. Il paraît qu'une flotte considérable de navires et de bateaux a pêché le hareng dans la baie, et que tous ont réussi à faire de bonnes captures. En somme, la capture totale a été exceptionnellement bonne, et le poisson était très gros, gras et de qualité supérieure.

Homard.

La pêche commença vers le 25 avril, et des captures passables furent faites chaque jour jusque vers le 25 mai, alors qu'elles diminuèrent de moitié et devinrent rares jusqu'à la clôture de la pêche, vers le 29 juin. Le produit de la campagne excède considérablement celui de l'année dernière, et il a été assez satisfaisant, car le temps était très favorable, et il n'y a pas eu de glaçons en dérive pour empêcher de tendre les casiers comme autrefois. On dit aussi que les prix ont été meilleurs que l'année dernière, en sorte que les sommes d'argent mises en circulation par cette industrie ont atteint une bonne moyenne.

Maquereau.

Il a totalement manqué cette année encore; il n'en a été signalé que quelques légères captures pendant la dernière semaine de mai et la première de juin. L'opinion générale veut que l'extinction de cette importante branche des pêcheries soit directement due à l'emploi de la seine en bourse sur la côte. Le morcellement et l'éparpillement des bancs dans toutes les directions empêchent le hareng d'approcher des côtes et d'entrer dans les baies et les anses comme autrefois.

CHÉTICAMP.

Morue.

Elle a fait son apparition le 21 mai en petites quantités qui ont cependant augmenté durant la semaine, et quelques bonnes captures furent faites. Du 29 mai au 15 août les captures furent médiocres mais régulières, à l'exception de quelques-unes assez bonnes de temps à autre. Du 16 août au 30 septembre, des prises passables furent signalées chaque jour, en dépit d'un temps défavorable. Durant la première semaine d'octobre la pêche fut encore et resta misérable jusqu'à la clôture de la saison. En comparaison des opérations de l'année dernière, celles de cette année ont été très pauvres.

Hareng.

D'après tous les rapports reçus, il n'a été pêché que pendant la troisième semaine de mai, et en petites quantités.

Homard.

Commencée le 21 mai, la pêche donna d'assez bons résultats jusqu'au 1er juillet, après quoi elle fut misérable jusqu'à la fin.

Maquereau.

Il fut signalé en bancs le 12 et le 17 juillet, mais il ne fut pas pris avant le 25, et à partir de là de petites captures en furent faites chaque jour jusqu'au 25 septembre. Le maquereau pêché pendant la première semaine d'août était de très belle qualité. Du 6 au 30 septembre les captures furent passables ; mais à cette dernière date on rapporta que le maquereau ne mordait pas bien, et pendant le reste de la campagne les captures furent légères. En somme, le résultat général a été médiocre, sauf à la "Pointe", où une vingtaine de bateaux ont fait des pêches passablement heureuses. Les pêcheurs de ce quartier sont aussi d'opinion que les seines chassent le maquereau de ses fonds. Ceci explique la faible capture.

Saumon.

Pris en petites quantités entre le 10 juin et le 1er juillet.

Encornet.

Pêché pour la première fois le 12 juillet, après quoi il en a été fait de faibles captures jusque vers le 23 août, alors qu'il se produisit une amélioration, et les prises ont été assez bonnes pendant le reste de la campagne.

D'ESCOUSSE.

Morue.

Du 21 mai au 22 juillet les captures furent très faibles, quoique assez régulières, et il fut rapporté que les pêcheurs se décourageaient, car c'était le plus mauvais printemps qu'ils eussent jamais eu. Le mois d'août a été le plus pauvre en résultats qu'il y ait eu depuis dix ans. Vers le 21 septembre, quoique la pêche se fût un peu améliorée et que les bateaux eussent mieux fait que pendant toutes les semaines précédentes, la capture totale fut considérée comme absolument nulle. On dit que la flotte de la baie du Nord, comprenant 22 navires, n'a pas fait 200 qtx., tandis que l'année dernière la même flotte en avait fait plus de 700.

Hareng.

Il est venu une semaine plus tôt cette année, et de légères captures furent faites chaque jour jusqu'au 15 juin, alors que la pêche devint un peu meilleure. Du 20 juin au 22 juillet, quoiqu'il y eut quelques bons coups de filets, la capture fut petite en moyenne. Du 29 juillet au 1er août inclusivement, quelques excellentes captures furent signalées, mais ensuite elles diminuèrent graduellement, et la pêche prit fin le 9 septembre. La capture totale est estimée à 150 barils, soit une moyenne de 10 barils par bateau, ce qui représente à peu près le même résultat que l'année dernière.

Homard.

Il arriva en abondance le 11 mai, et les captures varièrent de passables à bonnes jusqu'au 10 juin, après quoi le homard devint rare et fut pris régulièrement jusqu'au 22 juillet, jour où la pêche se termina. On dit que le paquage de la campagne a été d'environ 1,600 caisses ; mais comme le homard a été apporté d'autres quartiers pour les homarderies, impossible de vérifier le chiffre de la capture à ce poste.

Maquereau.

Il est arrivé le 25 mai, mais d'après les rapports les captures ont été faibles durant toute la campagne, et la pêche a comparativement manqué.

GABARUS.

Morue.

Elle a fait son apparition en bonnes quantités le 15 mai, mais par suite de tempêtes qui survinrent dans les dix jours suivants, les captures furent médiocres jusqu'au 10 juin, après quoi une pêche passable fut signalée chaque jour jusqu'au 20. Du 21 juin au 2 octobre les captures furent encore misérables à cause du mauvais temps et de la rareté de la boitte; mais entre le 3 et le 12, quoique le temps fût défavorable, les prises furent bonnes tous les jours, et la capture totale est estimée à 2,000 qtx.

Egrefin.

Quoiqu'il n'y ait pas eu de rapports, cette pêche est considérée comme moyenne.

Hareng.

Il fut d'abord signalé le 13 juin, et à partir de ce jour jusqu'au 31 août les captures furent très pauvres. Durant les premiers dix jours de septembre elles furent légères, mais une bonne pêche fut signalée à Fourcher, à 10 milles plus loin. Ensuite, plus de rapports. Capture totale estimée à 600 barils.

Homard.

La pêche commença le 4 mai, et de légères captures furent faites jusqu'au 9, après quoi une bonne pêche fut signalée chaque jour jusqu'au 27, lorsque survint le mauvais temps. Depuis le 1er juin jusqu'à la clôture des homarderies, le 25 juillet, les captures varièrent de passables à médiocres, mais vers le milieu de juillet elles furent signalées bonnes quand il était possible d'obtenir de la boitte. En somme, le résultat de la campagne est considéré comme bon, et on dit qu'une homarderie a paqué 2,400 caisses.

Maquereau.

Il arriva le 4 mai, et de légères captures furent faites jusqu'au 29, après quoi quelques prises très passables de gros maquereau—160 au baril—furent signalées. Du 4 juin au 1er juillet, les captures redevenaient légères. On estime que les captures du printemps ont produit 150 barils; ce poisson fut pris en eau profonde, à cinq milles au large, et on suppose qu'il a été chassé de la côte par les seineurs. Captures de l'automne estimées à 25 barils.

Encornet.

Il a été pris en légères quantités depuis le 18 juillet jusqu'au 12 octobre, quoi qu'il ait été quelque peu irrégulier pendant le mois d'août.

HAWKESBURY.

Rapport spécial de M. J. C. Bourinot, receveur des douanes au port d'Hawkesbury, C.-B., et rapporteur du bureau de renseignements:

Les pêcheurs de la côte, à la rivière des Habitants, ont fait une très misérable campagne, et sans une capture passable de hareng opérée vers la fin de juillet et en

août, dans cette localité, la pêche aurait totalement manqué. Les capitaines de navires de pêche qui viennent de toutes les parties de la province dans notre port font les plus grands éloges du bureau de renseignements et des services inestimables qu'il leur rend. Un certain nombre de nos petits navires dont le tonnage varie de 20 à 40 tonneaux ont assez bien réussi cette année avec les rets à Madeleine, Baie des Vaches et Oyster-Ponds. Les pêcheurs sont unanimes à condamner les seines en bourse; ils considèrent que leur emploi devrait être défendu, car elles empêchent le maquereau de fréquenter ses fonds ordinaires, spécialement le printemps, alors qu'une flotte nombreuse de seineurs le chassent partout sur nos côtes, l'effraient et l'empêchent de venir dans la limite des trois milles. Telle est l'opinion exprimée par nos pêcheurs.

INGONISH.

Morue.

Elle arriva le 15 mai, et d'assez bonnes captures furent faites chaque jour pendant ce mois. Du 1er juin au 18 juillet, quoique régulières, elles furent légères à cause de la grande rareté de la boitte. Le 19 juillet la pêche s'améliora un peu, et des prises passables furent faites chaque jour jusqu'au 4 août, alors que par suite de la rareté de la boitte de maquereau et d'encornet les captures redevinrent et restèrent légères jusqu'au 8 septembre; alors, la boitte s'étant un peu améliorée, des prises passables furent faites pendant une quinzaine de jours; après quoi la pêche fut pauvre en raison du mauvais temps et de l'arrivée du chien de mer. On rapporte que la capture totale n'a guère atteint la moitié de celle de l'année dernière, et cela, joint aux bas prix obtenus, a fait que les opérations de la dernière campagne ont causé un grand désappointement.

Egrefin.

En abondance il est arrivé sur la côte le 28 mai, mais durant la semaine suivante il a graduellement diminué, et le reste du mois la pêche a varié de passable à pauvre. Du 1er au 18 juillet les captures furent légères, mais ensuite elles devinrent et restèrent assez bonnes jusqu'au 10 août. Le résultat de la campagne est considéré moyen.

Hareng.

Il fut d'abord signalé le 15 mai, et les captures varièrent de passables à médiocres jusqu'au 5 juin, après quoi il n'en fut plus signalé que le 1er juillet, alors qu'un banc arriva, mais les captures furent légères—probablement suffisantes pour la consommation locale seulement—jusqu'au 14. Ensuite les seules prises signalées furent faibles, du 19 au 24 août, et pendant la plus grande partie de ce mois le temps fut défavorable à la pêche. Le 16 août, des captures variant de passables à médiocres furent faites à Middle-Head.

Homard.

La pêche commença cette année le 15 mai, et on rapporta que le crustacé était plus gros qu'il ne l'avait été depuis des années. Les captures varièrent de passables à bonnes jusqu'au 9 juin, après quoi elles devinrent rares, vu l'absence de tripailles de morue; cela continua ainsi, à l'exception de quelques prises passables opérées dans la première semaine de juillet, jusqu'à la fin. On rapporte que les opértions de la dernière campagne ont été au-dessous de la moyenne, et que la pêche du homard est la seule qui ait réussi.

Maquereau.

Comme d'habitude il est arrivé le 28 mai, mais en plus grande taille que depuis des années. Durant le reste de la campagne les captures, quoique très régulières, furent légères. Le 9 août, et des 9 au 14 septembre inclusivement, le maquereau s'est formé en bancs. On considère généralement que le résultat de la campagne a été égal à peu près à celui de l'année dernière, et les prix un peu meilleurs.

Saumon.

Cette année il a été pris en assez bonnes quantités dès le 28 mai, mais ensuite il devint et resta rare jusqu'au 13 juillet, alors que la pêche fut finie. Le produit de la dernière campagne a été moyen, mais les bas prix obtenus font qu'elle a moins rémunéré que les années précédentes.

Encornet.

Il a fait son apparition le 21 juin, mais il en fut peu pris jusqu'au 19 juillet, après quoi et jusqu'au 8 septembre les captures varièrent de passables à médiocres, et irrégulières dans le mois d'août. Du 8 au 29 septembre des prises assez bonnes furent faites chaque jour, mais ensuite elles furent rares jusqu'au 9 octobre, alors qu'elles redevinrent passables jusqu'au 13.

L'ARDOISE.

Gasparot.

Captures variant de passables à médiocres depuis le 27 mai jusqu'au 4 juin.

Morue.

Elle arriva assez abondante le 7 mai, mais les captures furent légères durant toute la campagne, parce que le poisson s'est tenu loin au large et que la boitte était rare. Vers le 1er août des bateaux partirent pour Lingan et Scatterie, où ils firent une bonne pêche, et d'où ils revinrent tous à la fin de septembre avec des chargements complets. Après septembre très peu d'attention fut donnée à cette pêche, car les bateaux se préparèrent à celle du maquereau d'automne.

Egrefin.

La pêche commença le 18 mai, mais les captures furent légères et irrégulières jusqu'au 3 juin, alors qu'une pêche assez bonne fut signalée pendant quelques jours, mais ensuite elle fut pauvre jusqu'à la fin de la campagne. La pêche de l'égrefin, qui a toujours été importante dans la baie, a, cette année, manqué presque complètement, et on dit que le poisson a presque déserté ce quartier. Des bateaux qui en faisaient autrefois de bonnes captures en ont à peine pris 3 quintaux en moyenne cette année.

Hareng.

Il a fait son apparition le 31 mai ; mais à l'exception de quelques-unes passables opérées pendant les troisième et dernières semaines de juin et la première de juillet, les captures furent légères durant toute la campagne, quoiqu'un poisson de très bonne qualité ait donné entre les 22 et 25 août. Vers le 16 septembre le hareng appelé "wild" donna à la pointe Michaud, et de très grosses prises furent signalées. Le 27 septembre les bateaux revinrent de Lingan et de Scatterie, avec de très bonnes charges qui suppléèrent grandement à la consommation locale.

Homard.

La pêche commença le 7 mai, et les captures furent en moyenne passables jusqu'à la clôture de la campagne, le 4 juillet. Capture totale regardée comme égale à peu près à celle de 1894.

Maquereau.

Il fut d'abord signalé le 23 mai, et de là jusqu'au 18 juin les captures furent légères mais régulières, et le poisson était gros. Du 18 juin au 3 septembre il n'y eut pas de prises, et on supposa que le poisson avait gagné le large. Du 4 au 21

septembre des captures légères, mais irrégulières, furent signalées, mais rien ensuite. Quoique la campagne ait été de courte durée, les pêcheurs semblent avoir assez bien réussi, car ils ont vendu de grandes quantités de maquereau pour servir de boitte et ils en ont reçu bon prix.

Saumon.

A été signalé en assez bonnes quantités pendant la troisième semaine de juin.

LOUISBOURG.

Gasparot.

De petites quantités furent prises entre les 20 et 25 mai.

Morue.

La pêche a commencé une dizaine de jours plus à bonne heure cette année ; dès le 5 mai de légères captures étaient faites, et les perspectives étaient des plus encourageantes. Le 16 mai, cependant, une violente bourrasque de sud-ouest passa sur ce quartier, et de ce moment jusqu'au 13 octobre les captures furent légères, et passablement irrégulières pendant le mois d'août et la première partie d'octobre. On dit que la capture totale a été moindre que toutes celles qui l'ont précédée,—ce qui, avec les bas prix du marché, a fait de cette pêche, ordinairement bonne, un insuccès complet.

Egrefin.

Il est arrivé le 30 mai, et à partir de ce jour, à l'exception du mois d'août, pendant lequel il n'en a pas été signalé, des captures légères furent faites jusqu'au 27 septembre.

Hareng.

Il a été pris en petites quantités entre les 5 et 13 mai, mais un temps orageux a fait abandonner la pêche le reste du mois. Durant tout le mois de juin les captures furent légères, quoique régulières, et le 23 il fut rapporté que les bateaux n'avaient fait en moyenne qu'un demi-baril. Vers le 28, quelques beaux harengs gras étaient sur la côte, mais une grosse mer fit que la pêche ne fut pas bonne. Le 11 juillet le chien de mer parût en abondance sur la côte, et bien que de beaux harengs gras eussent été signalés le 21, la plupart des pêcheurs eurent peur de tendre leurs rets. Malgré ce grand contretemps, cependant, ceux des pêcheurs qui avaient tendu les rets firent d'assez bonnes captures entre le 25 juillet et le 5 août, après quoi très peu de hareng fut pris, et on rapporta qu'il avait quitté la côte le 7 septembre. On dit que les pêcheurs aux rets ont pris plus qu'une quantité moyenne de hareng de juillet, mais en raison des prix extraordinairement bas du marché, le rapport net ne sera pas plus considérable que celui réalisé par une campagne ordinaire.

Homard.

La pêche commença le 1er mai, et ce jour-là il fut annoncé qu'un bateau avait pris 50 homards, mais par suite de la glace épaisse restée sur la côte jusqu'à Scattarie, les captures furent faibles jusque vers le 18, après quoi elles furent passables jusqu'au 14 juin. Pendant le reste de la campagne elles furent légères, car les tempêtes nuisirent beaucoup à la pêche. On considère que la capture totale a légèrement excédé celle de la campagne précédente.

Maquereau.

Il fut d'abord signalé le 25 mai, et jusqu'au 9 juin les captures furent assez bonnes, mais jusqu'à cette date elles étaient d'environ 50 pour 100 au-dessous de celles de la campagne précédente. La capture totale a été salée, et a rapporté en moyenne $11 le baril.

Encornet.

Les captures d'encornet ont été très abondantes entre les 20 et 26 juillet inclusivement, mais elles ont seulement varié de passables à pauvres pendant tout le mois de septembre et la première partie d'octobre.

MABOU.

Gasparot.

Il fut pris en petites quantités depuis le 21 jusqu'à la fin du mois.

Morue.

Elle arriva le 23 mai, mais ne fut pas pêchée avant le 25, alors que fut signalée une petite capture qui devint et resta passable jusqu'à la fin du mois. Du 1er juin au 10 juillet elles furent légères, et passables en moyenne durant le reste de la saison.

Egrefin.

Sauf quelques pêches passables pendant la seconde et la dernière semaines de juillet, il fut rare durant toute la campagne.

Merluche.

Elle fut d'abord signalée le 14 juin, mais les captures furent légères jusqu'au 5 août, et à partir de là elles varièrent de passables à bonnes jusqu'au 16 septembre.

Hareng.

Il parut en assez grande abondance le 17 mai, et des captures passables furent faites jusqu'au 2 juin, après quoi il fut rare jusqu'au 16 septembre. Plus rien de signalé ensuite.

Homard.

La pêche commença le 17 mai, et de bonnes captures furent faites chaque jour jusqu'au 24, puis elles restèrent très passables jusqu'à la fin du mois. Durant le reste du mois la pêche fut moyenne.

Maquereau.

Elle fut prise le 27 juin d'abord, mais les captures furent faibles durant toute la campagne.

Saumon.

Il arriva le 14 juin, et les captures varièrent de médiocres à passables le reste du mois. Du 1er au 22 juillet, le saumon fut rare, à l'exception de quelques captures passables entre les 9 et 12.

Encornet.

Il fut pris en petites quantités depuis le 19 juillet jusqu'au 30 août, après quoi les captures furent passables jusqu'au 16 septembre.

MARGAREE.

Gasparot.

Il fut pris en petites quantités, très régulièrement, du 10 mai au 3 juin.

Morue.

Elle fut d'abord signalée le 21 mai, après quoi de légères captures furent signalées chaque jour jusqu'au 11 juillet. Vers ce temps la pêche devint beaucoup meilleure, et malgré la rareté de la boîtte et le mauvais temps, d'assez bonnes captures furent signalées jusqu'au 26 juillet, alors que le chien de mer fit son apparition. Du 26 juillet au 12 octobre les captures varièrent de passables à médiocres, quoique, le 28, la morue fût abondante, mais le temps ne se prêtait pas à la pêche. La capture totale n'a atteint que la moitié de la moyenne ordinaire.

Egrefin.

Du 10 juin au 27 août, de légères captures furent faites très régulièrement, après quoi, bien qu'irrégulières, elles furent passables. On dit que le resultat de la campagne est très au-dessous de celui de l'année dernière.

Merluche.

Elle est arrivée vers le même temps que l'égrefin, et durant toute la campagne les captures furent identiquement les mêmes.

Hareng.

La pêche conmença vers le 10 mai, mais les captures furent très faibles jusque vers le 20 août, alors qu'une pêche fructueuse fut signalée chaque jour jusqu'au 30, après quoi les captures devinrent légères par suite du temps défavorable. On considère le résultat de la dernière compagne meilleur qu'il ne l'a été depuis plusieurs années.

Homard.

Il est arrivé vers le 14 mai, et tout le reste du mois les captures furent bonnes comme l'année précédente. Du 1er au 10 juin des captures passables furent faites chaque jour, mais ensuite le homard fut rare jusqu'à la clôture de la pêche, le 24 juillet. La capture totale est considérée comme assez bonne, quoi qu'il y eût beaucoup de homards n'ayant pas la taille réglementaire.

Maquereau.

Il se forma en bancs le 28 juin, mais les captures furent légères et irrégulières jusqu'au 27 août; on avait dit cependant que le hareng abondait sur la côte le 12 août, mais il ne prenait pas l'hameçon. Le 28 août il revint en abondance, et le lendemain il fut rapporté qu'il mordait bien à Grand-Etang, mais le temps était défavorable, et les captures s'en ressentirent. Pendant tout le mois de septembre, lorsque le temps le permettait, les bateaux prirent des quantités variant de 50 à 300 maquereaux, mais le 27 ils allèrent jusqu'à 600, et le poisson était de la meilleure qualité. La seule capture signalée en octobre l'a été le 5, lorsque les bateaux varièrent de 200 à 800. Le reste du mois fut défavorable à la pêche. Vingt-trois bateaux ont fait la dernière campagne, et ils ont pris en moyenne 15 barils, ce qui est considéré bon résultat. On dit que dans ces dernières années le maquereau s'est tenu plus éloigné de la côte, et les bateaux qui exploitent cette pêche sont trop petits pour s'aventurer aussi loin.

Saumon.

Il en a été pris dès le 21 mai; mais les captures, quoique très régulières, furent faibles jusqu'au 26 juillet. Rendement total estimé à 40 pour 100 d'une bonne capture, ce qui est attribué au grand nombre de rets tendus sur la côte.

Encornet.

Il parut le 12 juillet, mais les captures furent légères jusqu'au 25, après quoi il y en eut de passables jusqu'au 3 août. On est d'avis que les pêcheurs ne donnent pas assez d'attention à leur approvisionnement de boitte; en général ils vont le matin en chercher pour la journée, et, s'ils n'en trouvent pas, ils reviennent les mains vides; tandis que s'ils avaient eu le soin de s'en pourvoir d'avance lorsque le poisson donna, ils auraient probablement beaucoup mieux réussi.

MEAT-COVE.

Morue.

Elle est arrivée vers le 21 mai, cette année, et jusqu'au 18 septembre les captures varièrent de passables à médiocres par suite d'un temps très défavorable. Vers le 23 juillet le chien de mer fit son apparition, mais il n'a pas été incommode. Durant la dernière semaine de septembre et la première d'octobre, les bateaux ont fait d'excellentes captures de morue qui était grosse. Dans son ensemble le résultat de la campagne est considéré comme au-dessous de la moyenne.

Hareng.

Il n'en a pas été pris avant le 24 mai, et jusqu'à la fin de juin les captures varièrent de passables à pauvres. On dit qu'un banc de très gros hareng gras est arrivé au commencement de septembre, et les pêcheurs en ont pris assez pour le marché local, mais pas du tout pour l'exportation.

Homard.

La pêche commença le 21 mai, et les captures furent très bonnes jusqu'au 15 juin,—les bateaux en prenant chaque jour de 800 à 1,600—alors qu'un ouragan du nord détruisit plusieurs casiers. Lorsqu'ils eurent été réparés, la capture donna une moyenne très passable jusqu'à la clôture de la pêche. La dernière campagne a été profitable pour les pêcheurs et les paqueurs, et le crustacé était de grande taille.

Maquereau.

Il fut d'abord pris en petites quantités le 21 juin, et il servit de boitte; mais le 25 il devint plus abondant, et du 8 au 10 inclusivement il s'est formé en bancs, mais il ne prenait ni l'hameçon ni la maille. Dans le cours de la semaine suivante il fut signalé en bancs sur la côte, et de légères captures furent faites chaque jour jusqu'au 26, alors qu'il se remit en bancs. Du 1er au 10 août, des captures passables furent faites très régulièrement, après quoi et jusqu'au 18 septembre elles furent faibles et irrégulières. Comparée à celle d'années antérieures, la pêche a manqué.

Saumon.

Il fut d'abord signalé le 5 juin, mais les captures furent légères et passablement irrégulières jusqu'au 24, et de là jusqu'au 28 la pêche fut passable. Le 15 juin un coup de vent du nord fit beaucoup de dommages aux rets, dont quelques-uns furent totalement détruits.

Encornet.

Il fut pris en quantités passables assez régulièrement depuis le 31 août jusqu'au 8 octobre.

SYDNEY-NORD.

Morue.

Elle arriva le 25 mai, mais ne fut pas pêchée avant le 29, et à partir de ce jour jusqu'au 9 juillet les captures furent faibles et très irrégulières. Le 17 août le capitaine Bissett, du steamer fédéral *Lansdowne*, rapporta que pendant qu'il était à l'ancre, le 6, sur le côté nord du banc Caplin, dans 30 brasses d'eau, plus de 3 quintaux de morue avaient été pris avec quatre lignes en moins de quatre heures. Il n'y avait alors aucun bateau en vue.

Hareng.

Il a fait son apparition le 10 mai, mais les captures ont été légères pendant toute la campagne.

Maquereau.

Elle fut signalée le 31 mai en petites quantités, mais les prises furent très petites et irrégulières jusqu'au 12 août, après quoi la capture moyenne fut passable jusqu'au 17, et le poisson était très gros. Pendant tout le mois d'octobre, de grands vents nuisirent à la pêche, qui donna un faible rendement.

PETIT-DE-GRAT.

Gasparot.

Il a été très rare, et les bateaux ont à peine fait 1 baril en moyenne.

Morue.

Elle fut pêchée pour la première fois en assez bonnes quantités le 10 mai, mais vers le 13 elle devint et resta rare jusqu'au 23 juin, alors qu'une légère amélioration s'opéra; mais elle ne dura pas longtemps, car le mauvais temps et la rareté de la boitte empêchèrent les pêcheurs de faire de bons chargements. Vers le 29 juillet le chien de mer devint très incommode, mais étant parti le 3 août, ce qui a permis au hareng d'approcher, les pêcheurs ont bien réussi jusque vers le 12, alors que le mauvais temps rendit la pêche infructueuse jusqu'à la fin. La capture totale est bien au-dessous de celle de 1894, résultat attribué au fait que les chalutiers ont, à la fin de l'automne, fendu leur poisson et jeté sur les fonds les tripailles qui ont fait mourir les poissons reproducteurs.

Egrefin.

Il est venu en même temps que la morue, et en petites quantités; mais durant la dernière partie du mois les captures furent légères. Pendant le mois de juin elles varièrent de passables à médiocres, mais ensuite il n'en a plus été signalé. On dit que la capture totale n'a pas été aussi bonne que celle de l'année précédente, quoique le poisson fût en aussi grande abondance sur les fonds, mais pour des raisons qui ne sauraient être définies il ne prenait pas l'hameçon.

Merluche.

Il n'en a pas été pris en ce quartier durant la dernière campagne.



Hareng.

Il arriva en assez bonnes quantités le 3 mai, près de trois semaines plus tôt que l'année dernière, et les captures furent passables jusqu'au 10, puis de là jusqu'au 16 juin elles furent légères. Durant la dernière partie de juin la moyenne des prises fut passable, mais elles diminuèrent encore considérablement, et jusqu'au 23 juillet

il ne fut fait que de faibles pêches lorsque le temps le permettait. Le 24 juillet le hareng devint plus abondant, mais le chien de mer étant survenu les captures ne furent plus aussi bonnes que s'il ne s'était pas montré. Cependant, il disparut vers le 2 août, et jusqu'au 6 septembre quelques très bonnes captures furent signalées. Le 29 septembre le chien de mer revint et fit de grands ravages, il s'en suivit que les prises furent très faibles jusqu'au 13 octobre. Dans le cours de l'été, lorsque la pêche de côte était misérable, de bonnes opérations avaient lieu au large, et on estime que le résultat total de la campagne excède celui de l'année dernière. On estime que durant la dernière saison 11 navires américains et 19 de la Nouvelle-Ecosse munis de permis, outre des bateaux plus petits, ont pris de la boitte à ce poste.

Homard.

La pêche commença de bonne heure en avril, et il y eut de bonnes captures ; mais comme les prix étaient bas, le homard fut mis dans des caisses expressément confectionnées à cette fin, jusqu'à ce que les prix fussent plus élevés, ce qui eut lieu vers le 25 avril. D'après le premier rapport reçu le 1er mai jusqu'au 9 juin les captures varièrent de bonnes à passables, et de passables à médiocres durant le reste de la campagne ou jusqu'au 24 juillet.

Maquereau.

A l'exception de quelques bons coups de rets dans la première semaine de juin, les captures furent médiocres pendant toute la campagne. Le maquereau de printemps obtint de bons prix, mais le maquereau d'été ne vint pas comme d'habitude, et les pêcheurs, s'attendant à une bonne pêche d'automme, s'y préparèrent à grands frais, mais les captures furent petites et ne les rémunéra point, quoique le poisson se vendit 8 centins la pièce ; le maquereau pris vers la fin d'octobre rapporta 10 centins, ce qui indemnisa un peu les pêcheurs de leurs fortes dépenses. Capture totale estimée à 120 barils.

Saumon.

Il fut aussi rare, ce qui est attribué à la sécheresse.

Encornet.

Il arriva le 2 juillet et fut pris en bonnes quantités pendant le reste de ce mois, mais ensuite il fut rare jusqu'à la clôture de la campagne.

PORT-HOOD.

Morue.

Elle parut le 25 mai, et jusqu'au 8 juillet les captures furent rares, mais régulières. Du 8 juillet au 6 septembre des prises très passables furent signalées chaque jour, mais pendant le reste du mois le mauvais temps et le chien de mer furent cause qu'il n'y eut pas beaucoup de pêche, quoique de légères captures fussent faites très règulièrement. Vers le 1er octobre le chien de mer se mit à partir, et jusqu'au 14 une assez bonne pêche fut signalée. En comparaison d'années précédentes, le poisson a été plus rare, et par suite la capture au-dessous de la moyenne, nonobstant le fait que le chien de mer n'était ni en aussi grand nombre ni aussi incommode.

Egrefin.

La pêche commença en même temps que celle de la morue, et d'après les rapports les captures furent chaque jour à peu près les mêmes.

Merluche.

Elle n'arriva que le 12 juin, et les captures furent légères jusque vers le 18 juillet, alors qu'il se produisit une amélioration et que le poisson devint passablement abondant jusqu'au 12 septembre. De là jusqu'à la fin du mois les prises furent encore légères, mais assez bonnes et régulières pendant la première partie d'octobre.

Hareng.

Il arriva cette année une semaine plus tard, et du 11 mai au 2 juin il donna une bonne moyenne, quoiqu'il abondât à Petite-Judique le 29 mai. Du 3 juin au 8 juillet la pêche fut misérable, mais vers le 9 elle s'améliora un peu, et des captures passables furent faites régulièrement chaque jour jusqu'au 1er août, alors que la pêche fut signalée médiocre et irrégulière et les captures très faibles jusqu'au 15; ce jour-là le poisson devint plus abondant, et d'assez bonnes prises furent faites chaque jour jusqu'au 28, après quoi elles furent légères jusqu'à la clôture de la campagne. On rapporte que la pêche d'été fut pauvre, comme d'ordinaire.

Homard.

Il fut pris en petites quantités le 13 mai, mais le 17 les captures devinrent et continuèrent assez bonnes jusque vers le 12 juin, alors que le homard se fit rare, et il ne fut pris qu'en petites quantités jusqu'au 8 juillet. Du 8 au 16 il fut passablement abondant. A Judique la pêche fut bonne et meilleure que d'habitude.

Maquereau.

Il arriva une semaine plus tôt cette année et il fut pris en petites quantités, très régulièrement, depuis le 28 juin jusqu'au 14 octobre. Le 20 juillet il s'est formé en bancs à ce poste, mais cela n'a pas sensiblement influencé les captures.

Encornet.

Il est venu en petites quantités le 6 avril, mais il augmenta pendant les trois jous suivants et fut abondant entre le 11 et le 14, après quoi il devint plus rare et varia de passable à bon jusqu'au 12 septembre. Du 12 septembre au 14 octobre les captures furent faibles et irrégulières.

SAINTE-ANNE.

Morue.

D'après les rapports, les seules captures faites pendant la campagne l'ont été entre les 13 et 20 juin; il y en eut de petites chaque jour.

Merluche.

Elle fut prise en petites quantités chaque jour depuis le 12 septembre jusqu'au 14 octobre; mais comme les prix étaient bas, les pêcheurs n'ont pas donné beaucoup de temps à cette pêche.

Hareng.

Il arriva en abondance vers le 2 mai, et pendant toute cette semaine les captures furent bonnes, mais pendant le reste du mois elles ne furent que passables. Du 1er au 11 juin de légères captures furent signalées très régulièrement, mais il n'y en eut plus jusque vers le 2 juillet, alors que le hareng de juillet se mit à arriver; le 6

un beau banc se montra, et comme le temps était favorable, d'excellentes prises furent faites pendant quelques jours. Elles diminuèrent ensuite et cessèrent finalement vers le 18.

Homard.

Les seules captures signalées pendant toute la campagne l'ont été entre le 13 et le 20 juin, alors que des captures passables furent faites chaque jour.

Maquereau.

Il fut signalé vers le 30 mai, mais il n'en fut pas pris avant le 4 juin, alors qu'on le signala en assez bonnes quantités sur le côté nord de la baie, et les captures furent assez satisfaisantes jusqu'au 11, après quoi et jusqu'à la fin du mois il n'y en eût plus. Du 2 au 18 juillet elles furent légères, de même que depuis le 17 août jusqu'au 19 septembre, mais on a dit que le poisson était gros et gras.

Saumon.

De légères captures furent faites très régulièrement depuis le 13 juin jusqu'au 11 juillet.

Encornet.

Il fut pris en bonnes quantités entre le 20 et le 31 juillet, mais les navires ne sont pas venus chercher la boitte, comme les années dernières : de là faible demande.

SAINT-PIERRE.

Gasparot.

De légères captures furent signalées chaque jour entre le 4 et le 18 juin.

Morue.

Elle arriva vers le 17 mai, mais les captures furent légères jusque vers le 27 août,—car il n'était pas facile d'avoir de la boitte du lac Bras-d'Or—lorsque le hareng arriva, et pendant une dizaine de jours la pêche fut assez fructueuse. Du 6 au 20 septembre les captures furent de nouveau légères, par suite de tempêtes, mais ensuite elles furent passables jusqu'au 14 octobre. Une assez bonne pêche fut signalée sur le lac Bras-d'Or dès le 4 et durant la semaine suivante, et du 4 au 9 octobre les captures furent passables. Le 29 juin on rapporta que le poisson et la boitte étaient rares sur les bancs de l'est, mais vers le 31 juillet la morue et l'encornet servant de boitte furent pris en assez bonnes quantités, lorsque le temps le permettait, jusqu'au 5 août, lorsque la pêche redevint médiocre. Le 31 août les banquiers arrivèrent des bancs avec de bonnes charges, mais ils rapportèrent que le temps était défavorable à la pêche sur les bancs de l'est et sur les grands bancs. Pendant tout le mois de septembre le poisson et la boitte furent rares sur les bancs de l'est. On dit que la capture totale est beaucoup au-dessous de celle de l'année dernière, car les navires de ce quartier qui étaient allés faire la pêche de la morue sur les bancs de l'est et dans le banc du nord sont revenus avec moins de succès.

Egrefin.

Il fut signalé pour la première fois le 18 mai, et pris en petites quantités jusqu'au 12 août. Capture totale beaucoup au-dessous de la moyenne.

Hareng.

La pêche commença le 13 mai, et à l'exception de quelques captures passables pendant tout le mois de juin et la première partie de juillet, les quantités prises chaque jour furent petites. Le 30 juillet la pêche s'améliora, et de bonnes captures furent faites chaque jour de la semaine suivante. Le 27 août on annonça que le hareng donnait au large de l'île Saint-Pierre, et pendant le reste du mois les captures varièrent de bonnes à médiocres. Dans le lac Bras-d'Or le hareng de printemps abonda dès que la glace eut disparu, et durant les premiers dix jours de mai la capture moyenne fut bonne; on dit que la boitte était abondante. On dit aussi qu'il se prend généralement une grande quantité de hareng gras d'hiver avant que le lac se couvre de glace.

Homard.

La pêche commença vers le 2 mai, et durant tout ce mois les captures varièrent de bonnes à passables. Du 1er juin au 14 juillet la capture moyenne fut assez bonne, mais ensuite le homard devint rare et la pêche prit fin le 27 juillet. En somme le résultat de la campagne fut satisfaisant, et d'assez bons prix furent obtenus. On dit qu'une homarderie est en cours de construction et qu'elle sera prête pour les opérations le printemps prochain.

Maquereau.

Il arrriva cette année le 24 mai, et de petites captures d'un très gros poisson furent faites chaque jour sur la côte pendant le reste du mois. Le 27 mai on annonça que le hareng était arrivé au large de l'île Saint-Pierre et que quelques bateaux avaient 131 gros poissons. Pendant tout le mois de juin la pêche varia de passable à médiocre, mais jusqu'au 22 juin la capture totale n'a pas beaucoup dépassé la quantité nécessaire à la consommation locale. Durant les mois de juillet, août et septembre, les captures furent légères et irrégulières. Vers le 25 septembre, un petit maquereau se forma en bancs nombreux, mais pas de captures. La pêche d'automne au moyen de lignes et de rets fut très peu fructueuse, et le poisson pris fut affecté à la consommation locale.

ILE DU PRINCE EDOUARD.

ALBERTON.

Morue.

Elle arriva le 3 juin, mais les captures furent médiocres jusqu'au 23 août, quoique le poisson fût assez abondant à 10 milles au large durant la seconde semaine de juillet. Du 24 août au 25 septembre, les captures varièrent de bonnes à passables. Quoique la capture totale ait été petite, on ne doute pas que le poisson n'ait abondé durant toute la campagne. On dit que sur les bords de la mer les pêcheurs pratiquent l'indolence pendant l'été et qu'ils préfèrent donner toute leur attention à la pêche incertaine du maquereau que d'exploiter la morue qui abonde tout autour à 10 ou 12 milles au large. Un navire de 46 tonneaux, le *S. A. Packhurst*, ayant un équipage composé presque entièrement de gens de Terreneuve, a fait, paraît-il, 120,000 liv. de morue sèche qui a rapporté de bons prix. Si les pêcheurs de notre quartier veulent réussir dans cette importante industrie, ils devront se pourvoir de plus grands bateaux, car ceux dont ils se servent actuellement sont trop petits pour la distance où il s'agit d'aller faire la pêche.

Merluche.

Prise en petites quantités depuis le 29 juillet jusqu'au 25 septembre, elle fut ensuite assez abondante jusqu'au 29, alors que la pêche cessa. On dit que la merluche abonde dans toutes les parties de ce quartier.

Hareng.

Il parut en petites quantités le 2 mai, mais la pêche fut en moyenne passable jusqu'au 9 juin, puis le hareng devint rare jusqu'au 21. Du 22 juin au 24 septembre, il ne fut pas signalé de captures; mais pendant la dernière semaine de septembre les captures varièrent de passables à médiocres. Il a été pris, dans ce quartier, une quantité suffisante de hareng pour fournir de la boitte aux paqueurs.

Homard.

La pêche commença le 2 mai, et une capture passable fut signalée ce jour-là; mais le jour suivant les captures devinrent et continuèrent bonnes jusqu'au 22, après quoi elles redevinrent et restèrent passables jusqu'au 6 juin. Les 29 et 30 mai une assez bonne pêche fut signalée à 8 milles au large. Du 7 juin au 11 juillet les captures furent faibles chaque jour.

Maquereau.

Il arriva le 5 juin, et jusqu'au 15 les captures varièrent de passables à bonnes; on dit que le poisson était très gros. A l'exception de quelques captures passables opérées durant la seconde semaine d'août et du 6 au 10 septembre, cette pêche fut pauvre depuis le 16 juin jusqu'au 29 septembre. Du 5 au 7 août inclusivement, le maquereau mordait bien à Ebbsfleet. En somme campagne misérable dans ce quartier, et les bateaux montés par trois hommes n'ont pas fait chacun plus de 9 barils en moyenne. Toutefois, la vente a été profitable aux pêcheurs, qui ont vendu leur poisson $14 le baril à Alberton. On dit que le maquereau pêché pendant la dernière campagne était le plus gros que l'on ait vu dans ce quartier, et il était très gras.

Résumé du rapport spécial de M. John P. Brennan, rapporteur du bureau de renseignements à Alberton, I. P.-E.

" La pêche du poisson frais, éperlan et anguille, augmente rapidement chez nous, grâce à l'excellent bateau d'hiver que le gouvernement met en service entre notre province et Pictou. L'éperlan est pêché principalement avec des seines de 25 x 12 pieds d'ouverture et de 30 à 50 pieds de long; autrefois ces seines étaient munies à leur ouverture d'une espèce d'entonnoir qui se terminait en pointe à 8 pieds de distance. Lorsque l'éperlan pénétrait dans la seine, les plus petits, qui n'étaient pas bons pour le marché, avaient le temps de s'échapper par les mailles avant que l'on fermât l'ouverture. Aujourd'hui le département ne permet plus l'entonnoir et ne tolère que les rets ouverts."

GEORGETOWN.

Morue.

Quoique la pêche ait été signalée bonne sur les bancs de l'ouest vers le 4 mai, elle ne commença sur la côte que vers le 30, alors que des bonnes captures furent faites. Le 1er juin, les navires qui étaient allés à la pointe Nord annoncèrent qu'ils avaient bien réussi, et on annonça aussi que le poisson donnait au large de l'île Panmure. A l'île Bonaventure les captures furent faibles, tandis que sur la côte, jusqu'au 20, elles donnèrent une assez bonne moyenne. Le 15 juin une bonne pêche fut signalée à Rocky-Ridge, 5 milles à l'est de l'île Boughton. Du 12 au 30 on annonça que le poisson abondait au large, mais il n'en fut pris qu'en petites quantités, parce que la boîtte était rare. Le 1er juillet la morue abondait encore au large et sur les bancs, mais les captures opérées sur la côte durant tout le mois furent légères, et le poisson était petit. Pendant tout le mois d'août la pêche fut médiocre sur la côte, mais vers le 17 des bonnes captures furent signalées à la hauteur de Souris et dans la partie septentrionale de l'île, tandis que d'autres passables étaient opérées à la hauteur de l'île Boughton. A l'exception de quelques captures assez bonnes pendant la seconde semaine de septembre et la première partie d'octobre, cette pêche n'a pas été beaucoup exploitée, car un grand nombre de bateaux ne sont pas sortis à cause du mauvais temps.

Merluche.

Prise en assez bonnes quantités sur la côte le 17 août, elle a paru vers le même temps passablement abondante au large de l'île Boughton. Dans la dernière partie d'août et pendant tout le mois de septembre, les captures opérées sur la côte, à l'exception de quelques-unes assez bonnes durant la seconde semaine, furent médiocres par suite du mauvais temps. Du 1er au 15 septembre la merluche abondait sur les bancs à 6 ou 10 milles au large, et durant les dix premiers jours d'octobre des captures passables furent faites sur la côte.

Hareng.

La pêche commença vers le 19 avril, mais les captures furent légères jusqu'au 11 mai, et à partir de ce jour le hareng abonda dans le havre et les différentes baies jusque vers le 1er juin, alors qu'il s'en alla. Dans cette période une cinquantaine de banquiers furent fournis de boitte, dont une grande quantité fut aussi prise pour la pêche du homard. Pendant les mois de juin, juillet et août les captures furent très faibles et irrégulières, mais du 1er au 14 septembre il se fit une assez bonne pêche entre le cap à l'Ours et l'île Boughton. Durant le reste de la campagne les captures ne furent que légères, mais les pêcheurs faisaient activement la pêche aux rets dans les baies Cordigan et Boughton.

Homard.

Il fut d'abord signalé en petites quantités le 10 mai, mais durant la semaine suivante la pêche fut considérée passable pour le temps consacré à la pêche, car le mauvais temps nuisit beaucoup. Du 18 mai au 20 juin d'assez bonnes captures furent signalées chaque jour, mais durant le reste de la campagne elles furent rares. Vers le 2 juillet les casiers furent transportés du large en eau peu profonde, où la pêche donna de meilleurs résultats; mais le homard étant venu à diminuer, plusieurs homarderies décidèrent de cesser leurs opérations.

Maquereau.

Il fut pêché pour la première fois le 21 juin, et de là jusqu'au 10 octobre les captures furent légères, quoique régulières. Le 24 septembre il fut pris en assez bonnes quantités au large de la Pointe-Est, et le 8 octobre il prit volontiers l'hameçon entre la pointe Est et le cap George. Durant la dernière campagne deux goélettes firent principalement la pêche à l'hameçon, et leur capture totale, caquée, est estimée à 125 barils, tandis que le nombre de barils faits par les pêcheurs en bateaux ne dépassera pas 65, ce qui est considéré piètre résultat. Les pêcheurs en bateaux se plaignent de ne pouvoir se procurer de la boitte de spare sans payer de droits, et ils prétendent que pour réussir dans cette pêche il leur faudrait changer de boitte, car présentement leur boitte se compose de hareng et de moules.

Encornet.

Il fut assez abondant durant les deux premières semaines de septembre, mais il n'en a plus été signalé ensuite. Du 15 au 23 de ce mois il abondait sur les bancs à la hauteur de Souris.

KILDARE.

Morue.

Elle fut d'abord signalée le 3 juin, et de là au 29 août les captures furent légères. Le 2 septembre on annonça une bonne pêche qui continua jusqu'au 11, après quoi les captures ne furent que passables jusqu'au 14, alors que le mauvais temps mit fin à la pêche pour le reste de la campagne.

Merluche.

Fut prise en quantités variant de passables à médiocres entre les 2 et 14 septembre.

Hareng.

Il parut en petites quantités le 2 mai, mais le 4 il devint très abondant, et les captures furent bonnes jusqu'au 23. Pendant le reste du mois des captures passables furent faites chaque jour, mais tout le reste de la campagne elles furent légères.

Homard.

La pêche commença le 2 mai, et elle fut en moyenne bonne jusqu'au 6 juin, après quoi les captures furent faibles jusqu'à la fin de la campagne. On dit que, quoique cette dernière ait duré de huit à dix semaines, la capture totale a été pauvre et paiera à peine les frais.

Maquereau.

Un très gros maquereau fit son apparition le 8 juin, et il en fut pris de bonnes quantités jusqu'au 11, après quoi et jusqu'au 12 août les captures furent faibles, quoique le maquereau se fût formé en bancs sur la côte le 5 août. Le 13 de ce mois une amélioration fut signalée et des prises passables furent faites chaque jour jusqu'au 23, alors que le mauvais temps fit que la pêche ne réussit plus le reste de la campagne.

MALPÊQUE.

Morue.

Elle parut en petite quantité vers le 28 mai, mais cette quantité devint passable le 13 juin, après quoi et jusqu'au 5 octobre les captures furent assez bonnes. Pendant les mois entiers de juillet et d'août les grands vents interrompirent la pêche, mais on considère généralement que la campagne a donné une bonne moyenne.

Hareng.

Il fut d'abord signalé en assez bonnes quantités le 3 mai, mais le 8 il devint très abondant, et on signala que les rets étaient pleins; de même le 23. Durant le mois il fut pris en assez bonnes quantités, les pêcheurs en ayant tout ce dont ils avaient besoin pour la boitte et pour la consommation locale. Il n'en a plus été signalé ensuite.

Homard.

Il fut pêché une dizaine de jours plus tôt cette année; la première capture fut signalée le 8 mai, après quoi et jusqu'à la fin du mois la pêche donna une bonne moyenne. Au commencement de juin le mauvais temps nuisit grandement aux opérations, et les prises furent légères. Du 13 juin au 14 juillet d'assez bonnes prises furent faites chaque jour lorsque le temps le permettait. La dernière campagne a été la plus satisfaisante que nous ayons eue depuis quelques années, et les pêcheurs et paqueurs sont enchantés du résultat, qui s'exprime par 2,200 caisses, c'est-à-dire 200 de plus qu'en 1894.

Maquereau.

Il arriva une quinzaine de jours plus tôt cette année, mais du 10 juin au 13 septembre les captures furent légères. Dans la dernière partie du mois d'août le maquereau était gros et gras—150 remplissaient un baril—et les pêcheurs aux rets en prirent de 500 à 600. La pêche paraît diminuer graduellement sur la côte, et les pêcheurs sont d'avis que le rets fait un grand tort au maquereau, car il l'effraie et le chasse en eau profonde; ils pensent aussi que cet engin finira par l'éloigner complètement de nos bords.

MIMINEGASH.

Morue.

Fut signalée pour la première fois le 1r juin, mais pendant tout l'été les captures furent légères, attendu que cette pêche n'est pas exploitée vigoureusement. Dans la dernière partie de septembre et la première d'octobre, la pêche fut bonne.

Egrefin et merluche.

Furent pris en petites quantités pendant la dernière semaine de juillet.

Hareng.

Signalé le 4 mai, et les captures furent bonnes durant la semaine suivante, mais ensuite elles diminuèrent graduellement et la pêche cessa le 30 juin. Malgré la courte durée de la campagne, on dit que la capture totale a été bonne. Entre la pointe Ouest et le cap Gage—distance d'environ 25 milles—la pêche a été médiocre.

Homard.

La pêche commença cette année le 3 mai avec de bonnes promesses, car on disait que le homard abondait; mais le 7 il se mit à diminuer, et le 8 juin la pêche cessa, trois semaines à peu près plus tôt que l'année dernière. Capture totale au-dessous de la moyenne. Entre la pointe Ouest et le cap Gage la pêche a été pauvre.

Maquereau.

Il arriva vers le 25 juin, et jusqu'au 26 septembre les captures, quoique très régulières, furent faibles. Le 2 juillet on a dit que le maquereau se formait en bancs. Il paraît que la pêche à la ligne a manqué, mais que les rets ont assez bien réussi.

NAIL-POND.

Morue.

Elle arriva le 3 juin, mais les captures furent faibles jusqu'au 29 août. Le 2 septembre on signala une bonne pêche qui dura jusqu'au 11, et durant les trois jours suivants les captures furent assex bonnes. Rien après.

Merluche.

Prise en petites quantités depuis le 16 août jusqu'au 11 septembre, après quoi une assez bonne pêche fut signalée jusqu'au 14, jour où les opérations cessèrent.

Hareng.

Il fut signalé en bonnes quantités le 4 mai, et de bonnes prises furent faites chaque jour jusqu'au 19, alors qu'elles varièrent de passables à médiocres, parce que le poisson était plus rare. Du 4 au 21 juin les captures furent misérables et la pêche cessa.

Homard.

La pêche commença le 3 mai, et de bonnes captures furent faites jusqu'au 28, alors qu'une diminution fut signalée, et durant le reste du mois les captures furent passables. Du 6 au 21 juin de faibles prises furent opérées chaque jour, mais la pêche cessa le 21.

Maquereau.

Un très gros maquereau fut pris en bonnes quantités entre les 8 et 10 juin inclusivement, mais le lendemain il devint rare, et à partir du 17 les captures furent très légères jusqu'à la fin du mois. Rien ne fut signalé pendant tout le mois de juillet, mais le 14 août il se fit une amélioration, et de légères captures furent faites chaque jour jusqu'au 29, après quoi une assez bonne pêche fut signalée jusqu'au 5 septembre; mais durant le reste de la campagne les captures furent légères et le temps très mauvais.

Encornet.

On dit qu'il en a été pris de bonnes quantités pendant la troisième semaine de mai.

TIGNISH.

Morue.

Elle arriva le 3 juin et fut prise en petites quantités jusqu'au 23 août, alors qu'elle devint plus abondante, et des captures passables furent faites chaque jour jusqu'au 2 septembre; ensuite elles furent bonnes jusqu'au 11. La seule pêche signalée après cette date donna quelques captures passables jusqu'au 14; après cela le temps devint mauvais et défavorable aux petits bateaux.

Merluche.

Fut prise en quantités variant de médiocres à passables pendant les deux premières semaines de septembre.

Hareng.

Il fut d'abord signalé le 2 mai et une légère capture en fut faite, mais le lendemain il parut en grandes quantités et la pêche fut bonne jusqu'au 23; il y eut même, dans cet espace de temps, des prises excellentes. Le 24 le hareng diminua quelque peu, et jusqu'au 6 juin les captures ne furent que passables. Du 6 au 21 juin de faibles captures seulement furent faites, et après cela rien ne fut signalé.

Homard.

La pêche commença le 2 mai, et jusqu'au 5 juin de bonnes captures furent signalées régulièrement. Le 6 elles commencèrent à diminuer, et durant le reste de la campagne elles furent légères.

Maquereau.

Il parut en petites quantités le 6 juin, et pendant les cinq jours suivants de bonnes captures d'un très gros maquereau furent signalées régulièrement. Du 12 au 29 septembre les prises furent légères, quoiqu'il y eût une notable amélioration le 13 août, et que des captures passables furent faites pendant quelques jours.

WATERFORD.

Morue.

Elle fut d'abord signalée le 3 juin, mais jusqu'au 29 août les captures furent faibles et un peu irrégulières. Du 2 au 11 septembre de bonnes prises furent opérées chaque jour, mais les trois jours suivants ne donnèrent qu'un résultat passable, et la pêche cessa.

Merluche.

Elle fut prise en faibles quantités entre le 30 juillet et le 11 septembre, et de cette dernière date au 14 du même mois les captures furent très passables.

Hareng.

Il parut en assez bonnes quantités le 2 mai, mais le 4 il augmenta, et jusqu'au 20 de bonnes captures furent faites chaque jour. Du 20 mai au 6 juin ces captures varièrent de passables à médiocres, et du 6 au 21 elles furent misérables. Rien après.

Homard.

La pêche commença vers le 27 avril, mais le 2 mai le homard parut très abondant depuis ce poste jusqu'à l'Etang-aux-Grenouilles, distance d'une douzaine de milles, et quelques captures furent faites jusqu'au 18, après quoi elles diminuèrent graduellement jusqu'au 7 juin. Durant ce mois le homard devint si rare que la plupart des paqueurs enlevèrent leurs engins, tandis que d'autres transportèrent leurs casiers au Cap-Nord, où ils réussirent assez bien jusqu'à la fin de la campagne.

Maquereau.

Un maquereau d'une taille très passable fut pris en bonnes quantités entre les 8 et 10 juin inclusivement, mais ensuite il diminua graduellement et les captures devinrent misérables et restèrent telles jusqu'au 30 juillet, alors que le maquereau devint assez abondant; alors des captures passables furent faites jusqu'au 15 août. Pendant les dix premiers jours d'août des captures assez bonnes furent aussi faites au Cap-Nord. Durant le reste de la campagne les prises, à ce poste, furent légères.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

BEAVER-HARBOUR.

Morue.

Elle fut d'abord signalée le 15 juin, mais durant toute la campagne les captures furent faibles. Le 20 juillet le chien de mer arriva en abondance, et durant le mois suivant il fut très incommode. Le résultat de la campagne a été un peu meilleur que l'année dernière.

Egrefin.

La pêche commença en même temps que celle de la morue, et durant toute la campagne elle donna presque le même résultat, bien que la capture générale ait été un peu au-dessous de celle de 1894.

Merluche.

Elle arriva vers le 21 juin en assez bonnes quantités, mais par suite du mauvais temps et de la rareté de la boitte, les captures furent légères la semaine suivante. Le 3 juillet on signala la merluche en assez bonnes quantités, et jusqu'au 23 quelques captures excellentes furent faites. Du 24 juillet au 24 avril elles furent légères, par suite surtout de la rareté de la boitte et de l'abondance du chien de mer; mais le 25 elles s'améliorèrent graduellement, et du 1er au 10 septembre elles furent de nouveau très bonnes. Du 11 septembre au 4 octobre elles varièrent de très bonnes à passables, mais du 4 au 15 elles furent légères, et le résultat général est inférieur à celui de 1894.

Hareng.

Le 15 juillet on annonça qu'un petit hareng venait d'arriver, et durant la semaine suivante il en fut pris de grandes quantités qui furent vendues pour de la boîte à raison de $3 la barrique. Le 26, cependant, le gros hareng fit son apparition en assez bonnes quantités, et il en fut fait des captures passables jusqu'au 3 août. De ce jour jusqu'au 24 les captures varièrent de très bonnes à passables, mais ensuite elles furent rares jusqu'au 19 septembre, quoique le hareng fut abondant et que l'on prétendît que les rets étaient pleins. Le 20 septembre le gros hareng abonda, et de cette date au 4 octobre les captures furent excellentes ; mais ensuite il fut rare jusqu'à la fin de la campagne. On dit qu'il n'a pas été fumé de hareng à ce poste dans le cours de la dernière saison.

Homard.

Quoiqu'il n'ait pas été signalé régulièrement, le homard fut assez abondant, et on dit que la dernière campagne a donné un surplus de 60 tonnes environ sur la précédente ; mais tenant compte du plus grand nombre d'engins employés, la moyenne des captures n'a pas beaucoup augmenté.

Maquereau.

Les seules captures signalées l'ont été pendant la seconde semaine de septembre ; il en a été fait de légères chaque jour.

Sardine.

Elle fut abondante pendant la première partie de la campagne, mais rare dans la seconde.

Alose.

Elle arriva vers le 12 septembre, et de légères captures en furent faites pendant la même semaine. C'était la première que l'on en prenait depuis une dizaine d'années.

Encornet.

Il fut abondant depuis le 27 septembre jusqu'au 4 octobre, mais rare tout le reste de ce mois.

CAMPBELLO.

Morue.

Elle vint le 8 mai, et, d'après les rapports, la capture totale fut assez bonne.

Egrefin.

Il n'a pas paru avant le 17 mai, mais la capture a été passable et a rapporté de bons prix.

Merluche.

Elle arriva aussi le 17 mai, et fut signalée abondante durant la campagne, mais les prix offerts par les commerçants n'étaient pas suffisants pour bien rémunérer les pêcheurs.

Hareng.

On n'a pu se procurer des renseignements précis sur les premières captures de ce poisson, mais il paraît qu'il a été très abondant durant toute la campagne ; cepen-

dant, les bas prix offerts pour le hareng fumé et le hareng en baril ont tellement découragé les pêcheurs qu'ils en ont salé une bien plus petite quantité que les années précédentes.

Homard.

Il fut signalé le 8 mai, mais d'après ce qu'il a été possible de savoir les captures furent légères.

Sardine.

Elle est venue en assez bonnes quantités le 7 mai, et la capture totale est considérée bonne; les prix payés ont été en moyenne de $3 la barrique.

En somme la capture générale a donné plus qu'une moyenne, comme le relevé suivant en fait foi; mais les prix se sont maintenus bas.

RELEVÉ DU RENDEMENT DES PÊCHES DANS LE QUARTIER DE CAMPOBELLO, N.-B., CAMPAGNE DE 1895.

Hareng	1,220	barils.
Hareng fumé	1,250	liv.
Homard frais	36,000	"
Morue	179,900	"
Merlan	421,300	"
Merluche	161,000	"
Noues de merluche	1,452	"
Egrefin	436,300	"
Flétan	45,000	"
Eperlan	4,000	"
Sardine	50,000	barils.
Hareng employé comme boitte	1,176	"
Encornet do	149	"
Huile de morue	5,500	galls.

CARAQUETTE.

Morue.

Elle arriva en petites quantités le 27 mai, mais elle augmenta considérablement le 30, et de bonnes pêches furent faites tous les jours de la semaine suivante. Du 5 juin au 30 très peu de captures furent signalées, mais durant la troisième semaine il en fut fait d'excellentes. Du 4 juillet au 16 août les pêches varièrent de bonnes à passables, mais durant le reste du mois elles furent médiocres par suite du mauvais temps. Pendant tout le mois de septembre d'assez bonnes captures furent faites chaque jour, à l'exception de quelques faibles pendant la seconde semaine. En octobre la pêche fut irrégulière; il n'a été fait que quelques captures qui ont varié de passables à bonnes. Le hareng et la moule de boitte furent abondants durant toute la campagne, mais malgré cela la capture totale est un peu inférieure à celle de l'année dernière.

Hareng.

Il fut signalé dès le 20 avril, mais les rets ne furent tendus que le 1er mai, alors que de légères captures furent opérées pendant quelques jours, après quoi la pêche devint et resta bonne jusqu'à la fin du mois. Pendant les mois de juin, juillet et août les prises, quoique très irrégulières, furent en moyenne passables—à l'exception du 22 août, jour où l'on annonça que des bateaux avaient fait de 25 à 30 barils. Du 3 septembre au 25 de bonnes pêches furent faites chaque jour, et durant la première partie d'octobre les captures, quoique irrégulières, furent passables. On dit que le résultat de la dernière campagne a été le plus considérable que l'on ait vu depuis plusieurs années.

Homard.

La pêche commença une dizaine de jours plus à bonne heure cette année, et les captures, quoique passablement irrégulières, furent bonnes durant toute la campagne. On les tient pour les meilleures qui aient été faites depuis quelques années.

Maquereau.

Il fut signalé pour la première fois le 4 juillet—un peu plus tard que l'année dernière, et les captures, durant tout ce mois, varièrent de passables à médiocres, quoique l'on eut dit, le 24, que le hareng donnait bien dans la baie de Caraquette. Durant les dix premiers jours d'août la capture fut bonne, mais misérable tout le reste de la campagne.

ESCUMINAC.

Gasparot.

A l'exception de quelques captures passables pendant la première semaine de juin, le gasparot fut rare depuis le 23 mai jusqu'au 19 juin.

Morue.

Elle arriva en petites quantités le 8 juin, et les captures furent chaque jour régulières jusqu'au 20, alors qu'il se fit une amélioration et la pêche varia de bonne à passable jusqu'au 22 juillet, jour où les captures redevinrent légères jusqu'à la fin du mois. Tout le reste de la campagne elles furent très passables, et particulièrement bonnes dans la première partie de septembre. Résultat total considéré bon.

Hareng.

Il fut pris en faibles quantités entre les 2 et 5 mai, après quoi quelques excellentes captures furent faites jusqu'au 10, alors qu'elles diminuèrent graduellement. Rien de signalé après le 22.

Homard.

La pêche commença le 2 mai, et d'assez bonnes captures furent signalées chaque jour jusqu'au 22, puis ensuite elles furent considérables jusqu'au 19 juin. De ce dernier jour jusqu'au 5 juillet elles varièrent de bonnes à passables, mais furent médiocres tout le reste de la campagne. Capture totale, assez bonne.

Maquereau.

Il arriva le 12 juillet, mais les captures furent légères jusqu'au 4 septembre, bien qu'il se fût formé en bancs entre les 27 et 31 juillet. Du 5 au 22 septembre, les captures varièrent de passables à pauvres. Capture totale, médiocre; mais le maquereau était gros et de belle qualité.

Saumon.

Il fut rare depuis le 23 mai jusqu'au 23 juin, après quoi des captures variant de bonnes à passables furent faites jusqu'au 5 juillet. Tout le reste de la campagne elles furent légères. Résultat total, pauvre.

Alose.

Elle parut en grande quantités le 23 mai, mais le 25 les captures diminuèrent considérablement et il n'en fut fait que de légères jusqu'à la fin de la campagne. Résultat total, passable.

Grand-Manan.

Le câble ayant été hors de service pendant toute la campagne de pêche, impossible d'avoir des renseignements télégraphiques de Grand-Manan. Nous y suppléons par le résumé suivant des comptes rendus hebdomadaires.

Morue.

Pêche médiocre du 20 au 27 mai, assez bonne du 27 au 31; médiocre du 1er au 17 juin, passable du 17 au 29; assez bonne du 14 au 20 juillet, pauvre du 20 au 28; pauvre du 22 au 28 septembre. Les rapports venus des postes du large accusent: captures passables à Bulk-Head et Soundings du 15 au 17 mai; assez bonnes sur le banc de Grand-Manan, le banc d'Ingall, à Bulk-Head et Soundings durant la dernière partie de juillet et jusqu'au 3 août; assez bonnes à Soundings et Bulk-Head le 11 août; bonnes sur le banc d'Ingall du 10 au 17 août, ainsi que le 31; assez bonnes à Bulk-Head et Soundings le 7 septembre, ainsi qu'à Clark's-Rock et Southwest-Head le 20 septembre; une semaine de bonne pêche au large de l'île White-Head le 12 octobre. La capture totale de morue sèche est d'environ 500 qtx moindre que celle de l'année précédente, tandis que la capture de morue fraîche est à peu près la même.

Egrefin.

Pêche médiocre du 20 au 27 mai, assez bonne du 27 au 31; pauvre du 9 au 21 juin, bonne du 22 au 29; passable du 14 au 27 juillet, pauvre du 28 juillet au 10 août; pauvre du 1er au 7 septembre; une semaine de bonne pêche dans le chenal du nord le 31 mai, et quelques bonnes captures dans la dernière partie de juin et juillet. Capture totale estimée à 150 tonnes, qui ont trouvé un écoulement facile dans les villes canadiennes de l'ouest.

Merluche.

Pêche médiocre du 9 au 21 juin, bonne du 21 au 29; médiocre du 14 juillet au 20, assez bonne du 21 au 27; médiocre du 28 juillet au 10 août; très bonne du 11 août au 17; pauvre du 1er au 7 septembre. La capture totale dans une diminution d'environ 50 pour 100 sur l'année précédente, quoique le nombre d'hommes et de bateaux employés à la pêche fût égal. Il ne peut être assigné de raison particulière à ce déficit, à moins que ce ne soit la rareté de certaines espèces d'aliments, comme la crevette, dont ce poisson se nourrit. Cependant, comme le même fait s'est produit autrefois, il peut être dû à certaines causes inexplicables.

Flétan.

Capture totale, environ 70 tonnes.

Hareng.

Pêche médiocre du 1er juin au 15, et du 14 juillet au 20; assez bonne du 21 juillet au 27, pauvre du 28 au 31 juillet; très bonne du 1er au 3 août, assez bonne du 4 au 10, très bonne du 11 au 17; passable du 15 septembre au 21. Le 8 juillet de bonnes captures de gros hareng furent faites sur les Ripplings, et de très fortes captures entre les 20 et 27 juillet. De grandes quantités de hareng signalées à Dark-Harbour-Pond le 21 août et le 28 septembre, à Chevey's-Head le 31 août, à Flagg's-Head le 17 août, et à North-Head le 12 octobre. En somme les opérations de la dernière campagne, dans la pêche du hareng, ont été très heureuses. En fait de hareng fumé, il en a été préparé plus de 1,800,000 boîtes, soit une forte augmentation sur l'année précédente. Les deux tiers au moins de ce hareng étant composés d'un très beau poisson qui s'est vendu ici 40 centins la boîte—le paquage étant fait gratuitement par les acheteurs—cette exploitation a bien remunéré. Le gros hareng fumé se vend

facilement aux Antilles, et une boîte équivaut à cinq de celles que j'ai énumérées dans la capture totale. La maison Watt et Thomas, qui fait un grand commerce d'égrefin, se propose d'ouvrir un marché considérable dans l'Ontario pour le hareng fumé. Ce poisson est paqué dans des boîtes de 1 liv., et on le dit supérieur même à celui d'Ecosse.

Homard.

Du 13 mai au 8 juin pêche favorable, du 8 au 22 juin médiocre. On dit que le capture totale accuse une augmentation d'environ 200 tonnes sur celle de l'année précédente. Cette amélioration est attribuée à la stricte observance de la période de clôture et d'autres mesures de protection.

SHIPPÉGAN.

Morue.

Elle est venue trois semaines plus à bonne heure cette année, et du 18 au 24 mai de bonnes captures furent signalées chaque jour, après quoi elles furent passables jusqu'à la fin du mois. Quelques excellentes prises furent signalées pendant la première semaine de juin, mais tout le reste du mois elles varièrent de passables à médiocres, surtout vers la fin du mois, où le temps fut défavorable. Du 1er au 22 juillet la boitte fut très rare, et par suite les captures de morue furent légères. Cependant, elles devinrent un peu meilleures le 23, et jusqu'au 10 août il en fut signalé d'assez bonnes, quoique à cette date la capture totale fût jugée inférieure à celle de l'année dernière. Du 10 au 26 août les prises furent encore légères par suite du temps défavorable; mais, le 27, la morue devint abondante et une très bonne pêche fut signalée jusqu'au 10 septembre, après quoi les captures varièrent de passables à bonnes durant le reste du mois. Dans la première semaine d'octobre d'excellentes prises furent signalées chaque jour, et on annonça que les goélettes avaient parfaitement réussi. En somme les opérations de la dernière campagne peuvent avantageusement soutenir la camparaison avec celles de 1894, car le résultat total est estimé à environ 15,000 quintaux. Dans l'automne les goélettes ont fait d'excellentes captures, mais la pêche en bateaux n'a pas été faite activement à cause des tempêtes.

Flétan.

Il fut pris en petites quantités depuis le 1er juillet jusqu'au 6 août, mais après cela il n'en a plus été signalé.

Hareng.

D'après les rapports il n'en a été pris que dans le mois de mai, alors que les captures varièrent de passables à bonnes pendant la seconde semaine, mais furent rares entre les 18 et 23. Durant la première semaine de septembre, de bonnes prises furent signalées sur le banc de Caraquette.

Homard.

La pêche commença tôt, car le temps était très favorable, et une excellente pêche fut signalée chaque jour jusqu'au 3 juin. Vers le 10 elle se mit à diminuer et continua graduellement jusqu'au 22 juillet, alors qu'elle cessa; chaque jour les captures furent légères. D'après ce qu'il a été possible de constater, les dix homarderies établies sur l'île Miscou ont paqué, durant la dernière saison, environ 6,200 boîtes; tandis que celles qui se trouvent sur la côte du golfe, et qui sont égales en nombre, n'ont pas aussi bien réussi, par suite de la diminution subie par la pêche du mois de juin. On estime que près de 60 bateaux exploitent les pêcheries de ce quartier, et qu'ils emploient environ 330 personnes.

Maquereau.

Le 26 juillet on annonça que la pêche était bonne et que le maquereau était gros, mais ensuite les captures furent très irrégulières; il se fit d'assez bonnes prises le 7 août, mais ensuite le poisson se tint au fond et ne prit pas l'hameçon. Dans la dernière semaine d'août de légères captures furent faites chaque jour, mais il n'en fut pas signalé ensuite. Comparée à celle de l'année précédente, cette pêche n'a pas été fructueuse, car la capture ne dépassera pas 300 barils, dont la plus grande partie a été expédiée à Boston. Cet insuccès a été très pénible pour nos pêcheurs, car les excellents résultats de 1894, les avait encouragés à faire de plus grands préparatifs qui leur ont occasionné des frais considérables.

Saumon.

Il fut pris en petites quantités du 18 au 23 mai, après quoi la pêche s'améliora un peu et fut signalée assez bonne jusqu'au 3 juin. Du 3 au 17 juin les captures furent encore faibles, et le résultat total fut prononcé inférieur à celui de l'année précédente. Durant le reste du mois les captures varièrent de passables à médiocres, et on dit que le saumon était petit.

QUÉBEC.

POINTE-DES-ESQUIMAUX.

Capelan.

Il fut signalé en bonnes quantités du 10 au 27 juin.

Morue.

Les rapports de ce poste n'ont pas été très réguliers durant la dernière campagne, car il n'est pas un poste télégraphique régulier, et tous les renseignements reçus ont été recueillis par M. Vibert, de la Longue-Pointe, qui les obtient de plusieurs petits postes moins importants dans son quartier, et informe le bureau de l'état de la pêche. Le premier rapport indiquait une pêche assez bonne entre le 7 juin et le 21 juillet, alors que des tempêtes nuisirent aux opérations, et à l'exception d'une bonne capture çà et là en août et en septembre, la pêche fut misérable jusqu'à la fin de la campagne. On estime que la capture totale sera d'environ 2,500 quintaux.

Lancon.

Fut pris en bonnes quantités depuis le 7 juin jusqu'au 14 septembre.

Saumon.

Pris en petites quantités depuis le 14 juin jusqu'au 5 juillet.

GASPÉ.

Morue.

Elle arriva le 5 mai et jusqu'à la fin les captures furent légères. Le résultat de la campagne est jugé pauvre.

Hareng.

Il fut pêché en assez bonnes quantités pendant les deux premières semaines de mai, mais durant tout le mois de juillet les captures furent très légères, et rien ne fut signalé dans le cours des autres mois.

Homard.

Très peu de captures.

Maquereau.

Signalé pour la première fois le 19 juin, et de légères captures furent faites jusqu'au 21; très peu après cela, mais le 16 un petit maquereau abonda dans la baie extérieure, et le 2 septembre le havre était rempli de maquereau du printemps.

Saumon.

Quoique rare, il fut pêché régulièrement du 18 mai au 8 juillet.

Eperlan.

Il fut très abondant pendant la première partie d'octobre, et on dit que la pêche a été bonne.

GRANDE-RIVIÈRE.

Morue.

Elle arriva une dizaine de jours plus tard cette année; la première pêche n'eut lieu que vers le 27 mai. De ce jour au dernier de septembre, la capture moyenne fut très passable, celle de l'été étant beaucoup au-dessous des précédentes; durant tout le mois d'octobre la pêche fut bonne et bien meilleure que l'année dernière; voilà pourquoi la capture moyenne est jugée passable. Au cours de la dernière campagne 35 bateaux furent ajoutés à la flotte; 125 bateaux furent employés à cette pêche, et on dit qu'ils ont fait en moyenne 75 drafts de morue, ce qui est seulement la moitié à peu près de la moyenne des 90 bateaux de l'année dernière. Dans les mois de juin, juillet et août la boitte fut très rare, ce qui a beaucoup gêné les pêcheurs. Durant les deux premières semaines de juin des bateaux arrivèrent des bancs avec de 8 à 12 drafts de morue. Très peu de captures après cela, parce que la boitte continuait à se faire rare et que le mauvais temps empêcha les bateaux de rester sur les bancs durant la dernière partie d'août.

Hareng.

Il parut pour la première fois le 20 avril et resta en assez bonnes quantités jusqu'au 31 mai, après quoi et jusqu'à la fin de juin les captures furent un peu plus faibles. Pendant les mois entiers de juillet, août et septembre la capture moyenne fut passable, quoique un peu irrégulière. Vers le même temps où il parut à ce poste, d'assez bonnes captures furent aussi signalées à la Petite-Rivière-Ouest. Les pêcheurs ne se livrent pas spécialement à cette pêche, car ils n'exportent pas le hareng; ils ne le prennent que pour la boitte.

Homard.

Il fut signalé assez abondant à ce poste et à la Petite-Rivière-Ouest le 20 avril, et continua de l'être jusqu'au 3 mai, alors qu'il le devint tout à fait et resta abondant jusqu'au 9, après quoi il diminua graduellement, et la pêche cessa le 15 juin. Capture totale jugée moyenne.

Maquereau.

Il est aujourd'hui très peu pêché dans ces parages; depuis plusieurs années il semble avoir abandonné cette partie du golfe, et on le regarde maintenant comme un objet de luxe.

Encornet.

Il fut d'abord pris le 9 septembre en petites quantités, mais dans le cours des cinq jours suivants il donna un peu mieux, après quoi il redevint et resta rare jusqu'à la fin du mois. Durant la première semaine d'octobre quelques bonnes captures furent faites. Le 26 septembre il fut signalé sur les bancs. L'encornet n'a pas été cette année aussi abondant qu'autrefois, et on dit qu'il en a été pris très peu sur la côte.

LONGUE-POINTE.

Capelan.

Il a été très abondant depuis le 19 juin jusqu'au 2 juillet.

Morue.

Elle arriva le 17 juin, et de ce jour jusqu'au 8 septembre les captures varièrent de bonnes à passables, selon que le temps le permettait; mais, la boitte devenant rare, les captures furent conséquemment légères jusqu'au 5 octobre, alors que la pêche prit fin. On dit que les opérations de cette année sur la côte du Saguenay ont été très pauvres et que la capture moyenne ne dépasse pas beaucoup la moitié de celle de la campagne précédente. Ce déficit est dû en bonne partie aux grands vents qui ont régné pendant toute la campagne, et des renseignements reçus indiquent que les pêcheurs de quelques quartiers en ont souffert au point qu'ils vont se trouver dans la misère. Les détails qui suivent font voir comment cette pêche est ici exploitée:—

Quintaux de poisson débarqué.	Nombre de bateaux employés.	Hommes employés.	Rets employés.	Valeur des bateaux et des rets.
2,300	18	54	4	$1,040.00

Lançon.

Il est venu près de deux semaines plus à bonne heure cette année, et quelques captures excellentes furent faites les 3 et 4 juin; mais tout le reste du mois elles furent moins bonnes et plus irrégulières, quoique le poisson fut toujours abondant. Du 5 juillet au 28 août il fut aussi abondant et plus régulier, et comme résultat les pêcheurs firent bonne provision de boitte. Durant le reste de la campagne les captures furent en moyenne assez bonnes.

Saumon.

D'après les rapports, il fut pris seulement en petites quantités depuis le 19 juin jusqu'au 5 juillet, et la capture totale sera probablement au-dessous de celle des deux dernières années.

MAGPIE.

Capelan.

La pêche fut bonne entre les 5 et 20 juin, mais ensuite pauvre jusqu'au 2 juillet.

Morue.

Elle fut signalée en petites quantités le 1er mai, et de là au 13 juillet les captures varièrent de passables à médiocres. Tout le reste du temps elles furent faibles. Voici comment se fait la pêche à ce poste :—

Quintaux de poisson débarqué.	Nombre de bateaux en usage.	Hommes employés.	Rets employés.	Valeur des bateaux et des rets.
6,000	98	346	43	$4,500 00

Lançon.

Il fut abondant dans la seconde semaine de juillet, mais rare ensuite.

Saumon.

D'après les rapports, il fut pris seulement en petites quantités durant la troisième semaine de juin.

RIVIÈRE MOISIE.

Les renseignements venus de ce poste ont été très irréguliers pendant la dernière campagne, attendu qu'il n'y a pas de signaliste. Ceux que nous avons reçus ont été transmis au bureau par le signaliste des Sept Iles.

Morue.

Elle arriva le 4 juin, et une bonne pêche fut faite ; mais rien ne fut ensuite signalé jusqu'au 4 juillet, alors que des captures passables furent opérées chaque jour jusqu'au 15, après quoi et jusqu'à la clôture de la campagne elles furent légères.

Lançon.

Il fut pris en grandes quantités pendant les deux premières semaines de juin et les deux dernières de juillet, et les captures furent bonnes, quoique irrégulières, durant les mois d'août et de septembre.

Saumon.

Fut signalé en assez bonnes quantités depuis le 11 juin jusqu'au 18 inclusivement.

POINTE NEWPORT.

Capelan.

Fut pêché en quantités variant de bonnes à passables entre les 8 et 20 juin.

Morue.

Elle arriva le 28 mai et fut pêchée en faibles quantités chaque jour jusqu'au 31, alors qu'une amélioration fut signalée, et la pêche continua bonne jusqu'au 11 juin, après quoi la morue se mit à diminuer, et le reste du mois les captures furent légères par suite de la rareté de la boitte. Pendant tout le mois de juillet la pêche fut en moyenne passable, et de faibles prises furent signalées sur les bancs. Au mois

d'août, cependant, pêche misérable et irrégulière, résultat exclusif du manque de boitte, car le poisson était souvent signalé en assez grande abondance sur les fonds de la côte. Le 21 août presque tous les bateaux étaient rendus sur les bancs ; pendant que les captures sur la côte étaient très faibles, celles opérées sur les bancs durant la plus grande partie de septembre variaient de 7 à 20 drafts. Pendant la dernière partie de septembre de grands vents mirent obstacle à une pêche fructueuse, et quelques prises seulement furent signalées. Durant toute la première semaine d'octobre, quoique la boitte fût rare, que le temps fût mauvais et que les captures sur la côte fussent légères, les bateaux qui étaient sur les bancs firent des chargements variant de 15 à 30 drafts. Dans leur ensemble les opérations de la dernière campagne n'ont pas été aussi heureuses que celles des deux précédentes, car la pêche d'automne sur la côte fut très misérable. Capture totale estimée à 6,000 quintaux, soit 2,000 quintaux de moins qu'en 1894.

Hareng.

Il arriva en assez bonnes quantités le 3 mai, et tout en étant un peu irrégulières entre les 12 et 30, les captures furent en moyenne bonnes jusqu'au 12 juin. De cette dernière date jusqu'au 13 août elles furent passables, et de faibles prises furent opérées sur les bancs durant la troisième semaine de juillet. Rendement total estimé à 1,300 barils, soit un léger surplus sur la précédente campagne.

Homard.

La pêche commença le 3 mai et fut en moyenne assez bonne durant tout le mois. Dans la première semaine de juin les captures furent légères et irrégulières. Rendement total estimé à 7,000 caisses—surplus sur l'année précédente.

Encornet.

Fut signalé pour la première fois en quantités passables le 9 août, mais il n'en fut plus question jusqu'au 3 septembre, alors que des captures passables furent faites chaque jour jusqu'au 11, après quoi l'encornet devint irrégulier et quelques prises seulement furent opérées.

PASPÉBIAC.

Capelan.

Quoique régulières, les captures de ce poisson ne furent que faibles entre le 1er juin et le 5 juillet.

Morue.

Fut signalée le 5 juin, et à partir de ce jour jusqu'au 24 les captures furent légères mais régulières. Durant la dernière semaine, impossible de se procurer de la boitte, et on dut suspendre la pêche. Dans les mois de juillet, août et septembre les captures furent de nouveau faibles lorsque la boitte était rare, mais bonnes lorsque l'on pouvait en avoir. En octobre une assez bonne pêche fut signalée, et celle d'automne est jugée passable.

Hareng.

La pêche commença le 2 mai et de bonnes captures furent faites chaque jour jusqu'au 15, alors que le mauvais temps mit obstacle aux opérations le 16, et après cela les captures diminuèrent graduellement jusqu'au 24, puis de là jusqu'au dernier jour de septembre elles furent misérables et irrégulières. Dans la première partie d'octobre la pêche devint assez bonne, et la capture d'automne promet d'être passable.

Encornet.

Il fut pris en faibles quantités entre les 11 et 24 septembre.

PERCÉ.

Morue.

Elle fut d'abord signalée le 25 mai, et les captures furent assez bonnes jusqu'au 4 juin, après quoi, la boitte étant rare, elles devinrent et restèrent légères durant toute la campagne, quoique les pêches médiocres fussent mélangées de très bonnes captures qui auraient pu prendre le dessus s'il avait été possible d'avoir de la boitte.

Hareng.

Il parut en assez bonnes quantités le 3 mai, mais le lendemain il devint très abondant, et d'excellentes captures furent signalées jusqu'au 6 juin, après quoi on n'en annonça que de rares jusqu'au 12 juillet. Durant le reste de la campagne elles furent faibles, et passablement irrégulières dans les mois d'août, septembre et octobre.

Homard.

Les captures varièrent de bonnes à passables entre les 2 et 13 mai, alors que des tempêtes les firent diminuer, et elles continuèrent d'être faibles jusqu'à la fin.

Encornet.

Pris en petites quantités, régulièrement, depuis le 9 septembre jusqu'au 13 octobre.

POINTE SAINT-PIERRE.

Morue.

Elle arriva vers le 28 mai, mais ne fut prise qu'en petites quantités jusque vers le 28 août, à cause principalement de grands vents et de fortes marées ; il faut ajouter que, comme dans d'autres années antérieures, la rareté de la boitte n'a pas peu contribué à ce maigre résultat. Du 28 août à la fin de la campagne la moyenne des prises fut assez bonne. Le 13 juillet on annonça que la morue abondait sur les bancs, mais vers la fin du mois les captures avaient passablement diminué. Vers le 3 août des pêcheurs annoncèrent que la pêche avait bonne apparence sur les bancs, mais il ne fut signalé de captures que le 24, alors qu'elles devinrent et continuèrent à être très bonnes jusque vers le milieu de septembre. La moyenne des captures par bateau a été d'environ 95 drafts—soit à peu près 30 drafts par bateau de moins qu'en 1894.

Hareng.

Le 1er mai on le signala en assez grande abondance, et durant tout le mois les captures en moyenne furent bonne. Pendant les trois premières semaines de juin il fut très abondant, ensuite passablement jusqu'au 11 juillet, et rare le reste du mois. Ensuite et jusqu'à la fin de la campagne les captures varièrent de passables à médiocres.

Homard.

Captures variant de passables à bonnes entre le 1er mai et le 5 juin, puis légères jusqu'au 20. Résultat de la campagne, assez bon.

Encornet.

Il arriva vers le 10 août, et quoique l'on eut dit qu'il était abondant, les captures furent faibles jusque vers le 15 septembre, après quoi elles varièrent de passables à bonnes jusqu'au 28. Durant les deux premières semaines d'octobre elles varièrent de passables à médiocres.

POINTE RICHE.

Quoique ce poste ne soit pas une station de transmission, il a reçu les particularités suivantes qui permettront aux intéressés de voir la proportion dans laquelle la pêche est exploitée dans ce quartier.

Quintaux de poisson débarqué.	Nombre de bateaux employés.	Hommes employés.	Rets employés.	Valeur des bateaux et des rets.
1,500	26	90	3	$1,150

SEPT ILES.

Capelan.

Fut signalé le 22 mai, et de très bonnes captures furent faites durant le reste de ce mois.

Morue.

Elle arriva vers le 4 juin et fut prise en bonnes quantités jusque vers le 4 juillet, alors que la pêche devint misérable pendant quelques jours et finit par donner une moyenne passable durant le reste du mois. A l'exception de quelques prises assez bonnes pendant la troisième semaine d'août, la moyenne fut médiocre durant le reste de la campagne. On dit que le résultat total sera moindre que celui de l'année dernière, et qu'il est attribué au mauvais temps.

Flétan.

Il a été pris en assez bonnes quantités les deux derniers jours de mai. Rien après.

Hareng.

On annonça son arrivée le 14 mai, mais il n'en fut pris que le 22, où la pêche fut fructueuse jusqu'au 31. Les seules captures signalées ensuite eurent lieu chaque jour entre les 9 et 15 juillet, et elles étaient légères.

Lançon.

Il parut en abondance le 29 mai, et durant toute la campagne, à l'exception d'une faible relâche entre les 14 et 23 août, les captures furent très bonnes.

Maquereau.

Un maquereau de petites dimensions fut pris, en faibles quantités, à la seine avec du lançon pendant la dernière semaine d'août.

Saumon.

Captures passables depuis le 21 mai jusqu'au 4 juin.

SHELDRAKE.

Capelan.

Des bonnes captures furent faites chaque jour entre les 10 et 27 juin.

Morue.

Elle fut d'abord signalée le 24 mai, et jusqu'au 25 septembre la capture moyenne fut passable, quoique la pêche ait été très irrégulière pendant les mois d'août et de septembre. Du 3 au 12 octobre de légères captures furent signalées chaque jour. Des 60 bateaux qui ont fait la pêche cette année on calcule que la capture totale sera d'environ 5,000 drafts de morue verte ou à peu près 3,700 qtx de morue sèche.

Lançon.

Quoique signalé très irrégulièrement, il fut abondant depuis le 7 juin jusqu'au 14 septembre.

Saumon.

Quelques faibles captures furent signalées entre les 14 et 25 juin.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Morue.

Elle a été signalée très irrégulièrement pendant toute la campagne, et quoique les captures aient varié de bonnes à passables entre les 5 et 25 septembre, le relevé suivant donne une meilleure idée du résultat de la campagne:—

Quintaux de poisson débarqué.	Nombre de bateaux employés.	Hommes employés.	Rets employés.	Valeur des bateaux et des rets.
5,981	92	289	13	$3,500 00

Lançon.

Comme la morue, il a été signalé irrégulièrement entre le 26 juillet et le 5 septembre; mais assez bonne capture en moyenne.

Saumon.

Signalé très abondant durant les deux premières semaines de juin.

SAINTE-MARGUERITE.

Morue.

Prise en bonnes quantités entre les 4 et 16 juin, mais durant tout le reste du mois la pêche fut arrêtée par les tempêtes. Pendant tout le mois de septembre et la première partie d'octobre, les captures furent légères, en raison surtout du mauvais temps.

Lançon.

Fut signalé en bonnes quantités pendant les mois entiers de juillet et de septembre.

RIVIÈRE AU TONNERRE.

Capelan.

On dit que la pêche en a été bonne pendant la dernière semaine de juin.

Morue.

Elle n'a pas été signalée régulièrement, et les captures, à l'exception de quelques-unes assez bonnes opérées dans le mois de juillet, ont été médiocres durant toute la campagne.

Lançon.

Il arriva en assez bonnes quantités le 5 juin, mais il en fut peu pris. De bonnes captures furent faites pendant la seconde semaine de juillet, la première semaine d'août, et du 6 au 10 septembre. On dit que pendant la plus grande partie de la campagne le mauvais temps a beaucoup nui à la pêche.

ANTICOSTI.

BAIE DES ANGLAIS ET ANSE AUX FRAISES.

Gasparot.

Signalé très abondant du 2 au 11 octobre.

Capelan.

Bonne pêche le 12 juin, et ensuite par intervalles pêche variant de passable à bonne jusqu'au 26 juin.

Morue.

Elle arriva en abondance le 30 mai, et la moyenne des pêches fut bonne jusqu'au 11 juin, après quoi le mauvais temps les fit légères jusque vers le 7 juillet; ensuite des captures très passables furent faites pendant une semaine, au bout de laquelle elles redevinrent faibles jusqu'au 28 août parce que la boitte était rare. Du 29 août à la fin de septembre elles varièrent de passables à médiocres par suite du temps variable; mais dans la première partie d'octobre quelques très bonnes pêches furent signalées. Captures totales comme suit:

Baie des Anglais, 12 bateaux, 475 quintaux de morue sèche et 100 drafts de morue verte.

Anse aux Fraises, 23 bateaux, 610 quintaux de morue sèche.

Flétan.

Quoique ce poisson n'ait pas fait l'objet de rapports, sa capture totale, à l'anse aux-Fraises, est estimée à 20 barils.

Hareng.

Il fut d'abord signalé le 29 mai en petites quantités, et le 6 juin à la baie Ellis, où il fut très abondant jusqu'à l'arrivée des gros temps vers le 14 juin. Du 14 juin au 25 septembre les captures furent légères, quoiqu'il en fût signalé de très passables par intervalles. On dit que la capture totale, à l'anse aux Fraises, sera d'environ 210 barils, mais il a été impossible de connaître le résultat obtenu à la baie des Anglais.

Encornet.

Pris en faibles quantités du 12 août au 11 septembre.

BAIE DU RENARD.

Capelan.

Pas signalé à ce poste, mais assez bonne pêche au large de la pointe Heath le 22 juin.

Morue.

Elle arriva en assez grande abondance avec le hareng le 22 mai, et repartit avec lui le 13 juin ; dans cet espace de temps de très bonnes captures furent faites, mais la moyenne n'en a été que passable. Pas de pêches importantes pendant le reste de la campagne, sauf quelques-unes excellentes, entre le 17 juillet et le 12 août, à la pointe Heath, où des goélettes firent de bonnes captures.

Hareng.

Arrivé le 22 mai, et à l'exception de courtes interruptions causées par les vents du nord, il continua d'abonder jusqu'au 13 juin, alors qu'il disparut. Vers le milieu de juillet, de légères captures furent signalées dans les environs de la pointe Heath.

Encornet.

Pas de rapports.

POINTE SUD-OUEST.

Gasparot.

Signalé apparemment abondant depuis le 1er septembre jusqu'au 6 novembre.

Capelan.

Fut signalé abondant le 1er juin, mais le 3 il arriva au large de la pointe Sud-Ouest, et resta en assez grande quantité jusqu'au 15 juillet, mais il vint rarement sur la côte.

Morue.

Elle arriva le 12 juin en petites quantités, mais durant le reste du mois les captures varièrent de bonnes à passables. Du 6 juillet au 7 septembre elles furent faibles et irrégulières, en raison principalement de la grande rareté de boitte qui se fit sentir à la fin de juillet, et du temps défavorable durant le reste de cette période.

Hareng.

Il fut d'abord signalé le 12 juin, mais d'après les rapports les captures furent légères durant toute la campagne. Rien de signalé après le 7 septembre.

Encornet.

Fut pris en assez bonnes quantités après le 5 août.

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

ILES DE LA MADELEINE.

Morue.

Signalée le 6 juin, mais jusqu'au 12 septembre les captures furent faibles, et quelque peu irrégulières pendant tout le mois de juillet. Du 13 au 17 septembre inclusivement de bonnes prises furent faites chaque jour, mais rien après cela. On dit que la morue se tient en eau plus profonde et qu'elle est plus abondante en automne qu'au printemps, mais un très gros temps a empêché les bateaux de rester longtemps sur les fonds; conséquence, la capture a été d'environ 25 pour 100 moindre que celle de la campagne précédente.

Hareng.

Son arrivée dans le havre d'Amherst fut signalée le 7 mai, et le lendemain d'excellentes captures y furent faites, aussi qu'au cap à la Meule. Le reste du mois la moyenne des pêches fut bonne à tous les postes, et l'on dit que le hareng est resté plus longtemps que les années dernières autour des îles.

Homard.

Il fut d'abord signalé en assez bonnes quantités le 16 mai, mais il n'était pas aussi abondant que l'année dernière; jusqu'au 15 juin la moyenne des captures fut passable, et le 27 mai quelques prises très bonnes furent faites à la pointe Ouest. Le 3 juin on rapporta que la pêche diminuait dans les parties nord-ouest et nord ainsi que dans la baie Plaisante, parce que la boitte était très rare; mais dans la partie sud-ouest de ces îles il y eut de très bonnes pêches. Du 5 juin au 2 juillet les captures furent légères, et on rapporta que les pêcheurs avaient enlevé leurs engins à cette dernière date. La capture de homard dans les parties est et ouest de ce quartier a été bonne et supérieure à celle de l'année dernière, tandis que dans la partie nord-ouest et la baie Plaisante elle a été d'un tiers moindre que celle de 1894.

Maquereau.

Il fut signalé le 4 juin; quoique pas aussi abondant que d'habitude, il était de plus grande taille, et il fut pris en petites quantités jusqu'au 27 juillet. Le 1er juillet on annonça qu'il mordait bien à South-Beach, et que quelques bateaux en avaient pris 200 barils. Le 22 il fut signalé comme se formant en grands bancs en différents endroits, mais ne donnant pas aussi abondamment qu'autrefois. Le 27 on fit rapport qu'il avait été très abondant à l'île au Loup, à la Grosse-Ile et à Etang-du-Nord, et que les bateaux avaient parfaitement réussi pendant quelques jours. Du 31 juillet au 7 août, quoique le poisson abondait, il ne fut pris qu'en quantités passables par suite de tempêtes, et jusqu'au 5 août la capture totale fut, dit-on, à peu près la même que l'année dernière. Du 8 au 15 inclusivement, le mauvais temps continuant, les prises furent faibles; mais le 16 un maquereau gros et gras fut signalé en bancs très nombreux dans la partie nord de l'île, et une très bonne pêche eut lieu à lîle Bryon. Le reste du mois les captures furent légères, mais le poisson parut dans toutes les sections, et à la Grosse-Ile ainsi qu'à l'île au Loup des bateaux firent de très bonnes prises. Durant les trois premières semaines de septembre la capture moyenne fut seulement passable, car le temps fut si mauvais que les bateaux ne purent rester dehors plus d'une ou deux heures par jour. On dit que le maquereau pêché était plus gros et plus gras qu'on ne l'avait vu depuis plusieurs années. En somme la pêche du printemps a été assez bonne, et le poisson était de meilleure qualité que l'année dernière. Le temps a été très mauvais durant toute la campagne, et en outre une flotte nombreuse de bateaux venus d'autres parties de la côte, jetant leurs filets au large, empêchèrent le maquereau d'approcher de la côte.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. M. HUTCHINS,

Préposé au bureau de renseignements.

ANNEXE N° 6.

L'INDUSTRIE DE LA PÊCHE DES PHOQUES À FOURRURE DANS L'OCÉAN PACIFIQUE DU NORD, TELLE QU'INFLUENCÉE PAR LA SENTENCE ARBITRALE ET LA LÉGISLATION QUI EN EST RÉSULTÉE, AINSI QUE PAR LA CONVENTION INTERNATIONALE INTERVENUE ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET LA RUSSIE.

PAR R. N. VENNING.

Partie I.—QUESTION DE LA MER DE BEHRING.

Un aperçu général de l'état de cette question a été, d'année en année, donné dans les rapports du ministère. Le dernier de ces rapports, celui de 1894, traitant des opérations de la campagne qui suivit immédiatement la promulgation des règlements établis par le tribunal de Paris, passait en revue les mesures adoptées pour donner effet, pendant cette campagne, à la sentence arbitrale et à la législation qui en a été la conséquence.

Le texte des dispositions arrêtées par les gouvernements et celui des instructions données aux officiers de marine chargés de la patrouille des eaux affectées par la sentence arbitrale faisaient partie de l'article, de même que la convention temporaire et expérimentale intervenue en 1894 pour la gouverne des navires chasseurs de phoques traversant l'océan Pacifique du Nord, à l'est du 180e méridien, pendant la période de clôture.

DÉPART DE LA FLOTTE.

Le tableau suivant fait voir la flotte de pêcheurs de phoques et la destination des navires qui sont partis pour aller faire la pêche du printemps sur la côte du Japon :—

FLOTTE de pêche aux phoques, Colombie-Britannique, 1895.

Navires.	Tonnage.	Capitaines.	Équipage. Blancs.	Équipage. Sauvages.	Armateurs et directeurs.	Destination.	Partis.
Agnes McDonald	107	M. F. Cutler	25		J. Collister	Japon	10 janv. 1895.
Ainoko	75	George Heater	6	24	William Grant	Côte de la C.-B.	26 do 1895.
Amateur	18	C. Jipson	2	15	C. Jipson	do	28 do 1895.
Annie C. Moore	113	C. Hackett	9	30	Charles Hackett	do	23 do 1895.
Annie E. Paint	82	A. Bissett	26		E. B. Marvin et Cie	Japon	8 do 1895.
Arietis	86	O. Scarf	22		William Munsie	do	25 do 1895.
Aurora	41	T. Harold	7	20	T. Harold	Côte de la C.-B.	1er fév. 1895.
Beatrice	66	Macauley	5	24	William Grant	do	19 janv. 1895.
Beatrice	49				Wrede et Doering	do	19 do 1895.
Borealis	37	E. Robbins	21		Thomas Harold	Japon	4 do 1895.
Brenda	100	C. E. Locke	26		R. P. Rithet et Cie, limitée	do	14 do 1895.
C. D. Rand	51	J. J. Whiteley	6	24	Robert Ward et Cie, limitée	Côte de la C.-B.	15 do 1895.
Carlotta G. Cox	76	C. J. Harris	23		E. B. Marvin et Cie	Japon	10 do 1895.
Casco	63	C. LeBlanc	19		George Collins	do	10 do 1895.
City of San Diego	46	S. Pike	17		H. F. Siewerd, William Munsie	do	4 do 1895.
Diana	50	A. Nelson	19		E. B. Marvin et Cie, George Collins	do	8 do 1895.
Dora Siewerd	93	Siewerd	8	30	Robt. Ward et Cie, lim., et H. F. Siewerd	Côte de la C.-B.	19 do 1895.
E. B. Marvin	96	W. D. Byers	26		H. P. Rithet et Cie, lim., et E. B. Marvin et Cie	Japon	10 do 1895.
Enterprise	69	J. Daley	6	28	Thos. Earl, Robt. Ward et Cie, limitée.	Côte de la C.-B.	7 fév. 1895.
Favourite	80	L. McLean	7	36	R. P. Rithet et Cie, limitée	do	4 do 1895.
Fawn	59	M. Keefe	6	26	Thomas Earle	do	29 janv. 1895.
Fisher Maid	21	Chipps	1	12	Chipps	do	26 do 1895.
Florence M. Smith	99	L. McGrath	9	36	C. J. Kelly, Marvin et Cie	do	14 fév. 1895.
Geneva	92	W. O'Leary	27		Hall, Goepel et Cie	Japon	31 déc. 1894.
Kate	58	O. Bucholz	6	24	Captain Warren	Côte de la C.-B.	30 janv. 1895.
Katharine	81	I. Gould	6	24	I. Gould	do	23 do 1895.
Kilmeny	18	R. Southley	3	12	F. A. Nicholson	do	6 fév. 1895.
Labrador	25	J. Williams		17	J. Williams	do	4 do 1895.
Libbie	93	F. Hackett	8	28	C. Hackett	do	23 janv. 1895.
Mary Ellen	63	G. R. Ferey	9	20	V. Jacobson	Japon	11 do 1895.
Mary Taylor	43	R. Lavender	15		A. Bechtel	Côte de la C.-B.	15 do 1885.
Mascot	40	E. Larenz	7	16	H. F. Siewerd	Japon	28 déc. 1894.
Maud S.	97	R. E. McKeil	8	36	Rithet et Cie, limitée	Côte de la C.-B.	22 janv. 1895.
May Bell	58	E Shields	7	24	William Munsie	do	22 do 1895.
Mermaid	73	W. Whiteley	24		Robert Ward et Cie	Japon	8 do 1895.
Mountain Chief	23	J. Nawassum	3	16	J. Nawassum	Côte de la C.-B.	4 fév. 1895.
Ocean Belle	83	P. Martin	23		Hall, Goepel et Cie	Japon	4 janv. 1895.
Oscar & Hattie	81	T. Magneson	6	34	Thomas Earle	Côte de la C.-B.	23 do 1895

FLOTTE de pêche aux phoques, Colombie-Britannique, 1895—*Fin.*

Navires.	Tonnage.	Capitaines.	Équipage.		Armateurs et directeurs.	Destination.	Partis.
			Blancs.	Sauvages.			
Otto	86	J. McLeod	6	28	William Munsie	Côte de la C.-B.	24 janv. 1895.
Pachwellis	19	J. Nyetam		16	James Nyetam	do	4 fév. 1895.
Pioneer	59	W. E. Baker	24		A. Bechtel	Japon	11 janv. 1895.
Rosie Olsen	39	A. Whidden	6	20	A. K. Munroe	do	27 déc. 1894.
Sadie Turpel	56	J. Anderson	19		D. Campbell	do	19 janv. 1895.
Sapphire	109	W. Cox	8	36	E. B. Marvin et Cie	Côte de la C.-B.	23 do 1895.
San Jose	31	M. Foley	6	21	Rithet et Cie	do	29 do 1895.
Saucy Lass	38	D. Martin	6	20	Alexander Rosse	Japon	11 do 1895.
Shelby	16	C. Claussen	10		Louis Wille	Côte de la C.-B.	13 fév. 1895.
South Bend	21	C. F. Dillon			C. F. Dillon	do	15 do 1895.
Teresa	63	G. Meyer	7	24	Thomas Babbington	do	1er do 1895.
Triumph	88	C. N. Cox	8	36	E. B. Marvin et Cie	do	23 janv. 1895.
Umbrina	98	C. Campbell	25		R. P. Rithet et Cie	Japon	14 do 1895.
Vera	60	W. Shields	20		E. B. Marvin et Cie	do	18 do 1895.
Victoria	63	R. Balcom.	5	25	do	Côte de la C.-B.	29 do 1895.
Viva	92	M. Pike	23		William Munsie	Japon	4 do 1895.
Walter E. Earle	68	L. Magmeson	6	28	Thomas Earle	Côte de la C.-B.	16 fév. 1895.
Walter L. Rich	76	S. Balcom	6	25	George E. Munroe	do	29 do 1895.

DOUANES, CANADA,
BUREAU DU PERCEPTEUR, 11 mai 1895,
Victoria, C.-B.

A. R MILNE,
Percepteur.

Le relevé qui précède représente un total de 56 navires, dont 22 étaient en destination des côtes asiatiques et 34 des côtes de l'Amérique du Nord.

Un examen de la liste fait voir que trois navires—le *Rosie Olsen*, le *Mascot*, et le *Geneva*—ont fait voile les 27, 28 et 31 décembre 1896, tous pour les côtes d'Asie. C'était les premiers qui partaient pour la campagne de pêche de 1895; les autres (40) suivirent en janvier et (13) en février: de sorte qu'à la fin de février toute la flotte du printemps était en route pour les fonds de pêche et se distribuait sur les deux bords de l'océan Pacifique du Nord.

A part ces 56 navires, les suivants restèrent au port de Victoria dans l'intention de faire la pêche aux phoques dans la mer de Behring lorsque la période de clôture prendrait fin le 31 juillet:—

Henrietta	31	tonneaux.
Minnie	46	do
Penelope	70	do
South Bend	21	do
Venture	48	do
Wanderer	25	do
W. P. Sayward	60	do

LÉGISLATION.

La loi impériale portant le titre "Acte d'arbitrage de la mer de Behring" n'a pas subi de modifications; mais afin de donner effet aux arrangements que comportent les articles 4 et 7 de la sentence arbitrale, prescrits par ordonnance du conseil de 1894, une nouvelle ordonnance impériale dont suit le texte fut rendue le 2 février 1895:—

A LA COUR D'OSBORNE-HOUSE.

ILE DE WIGHT,

Le deuxième jour de février 1895.

Présents:

SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

Le lord Président. Lord Kensington.
Le marquis de Ripon. M. Cecil Rhodes.
Le lord Chambellan.

Attendu que par "l'Acte d'arbitrage de la mer de Behring, 1894", il est statué que Sa Majesté la Reine en conseil peut rendre des ordonnances pour mettre à effet les dispositions de la sentence arbitrale de la mer de Behring énoncées dans la première annexe du dit acte, et désignées sous le titre de "dispositions annexées":

Et attendu que des arrangements ont été conclus entre Sa Majesté et le gouvernement des Etats-Unis pour donner effet aux articles 4 et 7 des dispositions annexées, et qu'il est à propos que ces arrangements soient mis à effet par une ordonnance du conseil rendue sous l'autorité du dit acte:

Sachez donc que, en vertu des pouvoirs conférés à Sa Majesté par le dit acte, et de tous les autres pouvoirs à cet effet, il plaît à Sa Majesté d'ordonner avec l'avis de son Conseil privé, et il est par le présent ordonné ce qui suit:

1. A la demande du propriétaire ou du patron d'un navire à voiles britannique ayant l'intention d'être employé à la pêche des phoques à fourrures sous l'autorité des dispositions du dit acte, un secrétaire d'État, ou toute autre personne dûment autorisée par lui à cette fin, pourra, si la preuve satisfaisante exigée par le dit article 7 a été donnée par le dit propriétaire ou patron à l'effet que les hommes employés par lui sur le dit navire dans la dite campagne de pêche ont les qualités requises, accorder une licence spéciale dans la forme contenue à l'annexe, autorisant ce navire (pour l'année mentionnée dans la licence) à pêcher pour des phoques à fourrure pendant la période de temps, de la manière et dans les eaux où la pêche des phoques à fourrure est permise par le dit acte; et la dite licence spéciale, lorsqu'elle sera ainsi accordée, sera portée à bord du dit navire pendant tout le temps qu'il sera aussi employé.

2. Tout navire à voiles britannique muni d'une licence spéciale sous l'autorité de la présente ordonnance devra porter, sous l'emblême de sa nationalité, un pavillon d'au moins 4 pieds carrés, de deux pièces triangulaires égales, jaunes et noires, cousues du coin supérieur de droite de la queue au coin inférieur de gauche du lof; la partie supérieure et à gauche sera noire, et la partie de droite et inférieure sera jaune.

3. Si, dans le cas d'un navire, il se commet quelque infraction aux présents règlements, un secrétaire d'Etat ou toute autre personne dûment autorisée par lui à cette fin, qu'une amende ait été ou n'ait pas été recouvrée sous l'autorité du dit acte, pourra révoquer la licence spéciale, que cette licence ait été accordée par un secrétaire d'Etat ou par la dite personne.

4. La présente ordonnance pourra être citée sous le titre de "Ordonnance de la sentence arbitrale de la mer de Behring, 1895" et "Ordonnance de la sentence arbitrale de la mer de Behring, 1894"; elle pourra aussi être citée sous le titre de "Ordonnances de la sentence arbitrale de la mer de Behring, 1894 et 1895."

Et le très honorable comte de Kimberly, C.J., et le très honorable marquis de Ripon, C.J., deux des principaux secrétaires d'Etat de Sa Majesté, et les lords de l'Amirauté, donneront les instructions nécessaires à l'exécution des présentes.

Et comme l'opération immédiate de la présente ordonnance est urgente, la présente prendra effet immédiatement.

C. L. PEEL.

LA LICENCE.

L'ordonnance qui précède nécessita certaines modifications dans la formule de licence qui avait été adoptée en 1894 à titre d'essai, bien que ces modifications fussent uniquement matière de forme et n'entraînassent aucun inconvénient ni aucune nouvelle restriction pour les pêcheurs de phoques.

De plus, le gouvernement canadien avait fait valoir certaines objections contre la formule de licence prescrite par l'ordonnance impériale de 1894.

On a pensé qu'il était préférable que la distribution des licences ne fût pas limitée à un secrétaire d'Etat, et que le patron ainsi que le propriétaire d'un navire pussent demander la licence et convaincre le fonctionnaire compétent de l'aptitude de leurs chasseurs. Autrement il paraissait probable au gouvernement canadien que des retards visibles et des complications surgiraient.

Le gouvernement de Sa Majesté partagea l'opinion du gouvernement canadien sur ce point, et les modifications de la formule nécessitées par l'ordonnance impériale de 1895 furent telles qu'elles enlevèrent toute cause d'objection.

En conséquence la licence revêtit la forme qui suit:—

ACTE D'ARBITRAGE DE LA MER DE BEHRING 1894.

ORDONNANCE DE LA SENTENCE ARBITRALE DE LA MER DE BEHRING, 1895.

Licence spéciale.

Attendu que le navire à voiles britannique..a l'intention d'être employé à la pêche des phoques à fourrures sous l'autorité des dispositions de "l'Acte d'arbitrage de la mer de Behring 1894."

Et attendu qu'une preuve satisfaisante de la capacité des hommes qui doivent être employés à bord du dit navire dans la dite pêche, a été donnée par..le propriétaire (ou les propriétaires ou le patron) ....du dit navire.

Et attendu que moi, Alexander Roland Milne, receveur des douanes au port de Victoria, dans la province de la Colombie-Britannique, Canada, ai été duement autorisé par un secrétaire d'Etat à accorder des licences spéciales sous l'autorité des dispositions de l'acte et de l'ordonnance plus haut mentionnés.

C'est pourquoi, en conséquence des dits acte et ordonnance, j'autorise par la présente le dit navire pour l'année... à être employé à la pêche des phoques à fourrures pendant la période de temps, de la manière et dans les eaux où la pêche des phoques à fourrures est permise par le dit acte.

La présente licence spéciale est sujette à révocation dans le cas d'une infraction à l'acte ou à l'ordonnance ci-dessus.

Donnée sous ma signature.................jour de ....189....

....

Receveur des douanes.

au port de..

La notification de l'émission de l'ordonnance impériale et des modifications qu'elle apportait à la formule des licences ne parvenant au département qu'après le départ de la flotte, il devenait impossible de se servir de la nouvelle formule; en conséquence tous les navires inscrits sur la liste qui précède sont partis pour la campagne de 1895 avec des licences semblables à celles convenues pour l'année précédente.

L'ARRANGEMENT POUR L'APPOSITION DES SCELLÉS SUR LES AGRÈS.

Cet arrangement, qui avait été conclu entre les deux gouvernements pour 1894, mais auquel le Canada n'avait pu accéder, avait pour objet de permettre aux patrons de navires de pêche aux phoques d'établir leur *bona fides* en faisant volontairement apposer les scellés sur leurs agrès de pêche lorsqu'ils traverseraient, pendant la période de clôture et en se rendant à leur port d'attache ou ailleurs, les eaux couvertes par la sentence arbitrale de Paris.

L'apposition des scellés rendant impossible l'usage de leurs instruments de pêche, les pêcheurs de phoques se trouvaient à l'abri de toute molestation sous le soupçon d'avoir contrevenu aux règlements en pêchant le phoque à une époque où la pêche en était défendue.

Le Canada s'était opposé à cet arrangement pour la raison qu'il constituait une mesure d'intervention contre les navires britanniques en mer, plus que ne le comportent les termes de la sentence arbitrale.

Toutefois, il était purement facultatif pour les patrons de navires, qui étaient libres de s'en prévaloir ou non.

L'expérience de 1894 a démontré d'une façon évidente que si l'arrangement n'a pas eu pour effet de garantir les pêcheurs de phoques contre une intervention et une saisie inutiles, il a été interprété comme offrant une nouvelle raison, tout à fait en dehors de la sentence arbitrale, pour saisir des navires de pêche britanniques. Témoin la saisie pratiquée par les autorités américaines des goélettes *Wanderer* et *Favourite*, accusées d'avoir chacune à bord un fusil non scellé, bien que, dans le cas de la première, le patron eût pris la précaution de faire apposer les scellés sur ses instruments de pêche, et bien que le fusil découvert par l'officier d'abordage après de minutieuses perquisition fût la propriété personnelle du second, qui l'avait arrimé à part.

L'arme saisie à bord de la *Wanderer* était un fusil à fusées de signaux employé à rappeler les chaloupes la nuit et ne pouvait servir à tuer des phoques.

Donc l'effet pratique de l'arrangement a été de faire de la possession d'armes à feu à bord d'une goélette de pêche aux phoques, pendant la période de clôture, un délit punissable par la saisie, bien qu'un tel délit n'ait pas été visé par la sentence arbitrale ni par la législation impériale concernant cette dernière.

Au commencement du mois de mai, le gouvernement de Sa Majesté annonça la décision qu'il avait prise de ne pas renouveler pour 1895 le même arrangement avec le gouvernement des Etats-Unis, et cette décision fut immédiatement communiquée au receveur des douanes à Victoria.

LA FLOTTE DE PATROUILLE.

La flotte de patrouille des Etats-Unis, chargée de veiller cette année à l'observance des règlements de la sentence arbitrale, se composait de six navires, savoir :

Les côtres de la douane *Rush*, *Bear*, *Corwin*, *Walcott*, *Grant* et *Perry*, et le steamer de la commission de pêche des Etats-Unis *Albatross*.

Les navires envoyés par le gouvernement de Sa Majesté pour faire le même service étaient les steamers de Sa Majesté *Pheasant* et *Nymph*.

ABORDAGE DE NAVIRES BRITANNIQUES PAR DES NAVIRES DE PATROUILLE DES ÉTATS-UNIS.

Le tableau suivant fait voir les différents abordages des navires formant la flotte canadienne de pêcheurs de phoques durant la campagne de pêche sur la mer de Behring, la date et l'endroit de chaque abordage en mer, et les noms des navires et des officiers qui ont fait l'abordage :—

CAMPAGNE DE PÊCHE AUX PHOQUES, 1895.

LISTE des abordages opérés sur la mer de Behring par des côtres de la douane des Etats-Unis.

Navires abordés.	Tonnage.	Patrons.	Navires abordant.	Dates.	Latitude.	Longitude	——	
				1895.	° ′	° ′		
Vera	60	W. Shields	Côtre, E.-U., Rush	24 août	54 59 N.	168 03 O.	Situation et capture vérifiées par	F. M. Dunwoody, 1er lieut.
do	60	do	do Grant	31 do	55 05 N.	168 15 O.	do do	F. H. Dinock, 2e do
C. G. Cox	76	Charles Harris	do do	21 do	55 .. N.	170 24 O.	do do	J. G. Berry, 2e do
do	76	do	do Perry	28 do	55 21 N.	170 08 O.	do do	E. V. Johnson, 2e do
Triumph	98	Clarence N. Cox	do Rush	5 do	55 05 N.	167 05 O.	do do	F.S. VanBoskerck, 3e do
do	98	do	do Grant	9 do	54 51 N.	167 20 O.	do do	J. G. Berry, 2e do
do	98	do	do Rush	12 do	54 57 N.	167 20 O.	do do	F. M. Dunwoody, 1er do
do	98	do	do Corwin	19 do	55 32 N.	168 13 O.	do do	D. A. DeOtts, 1er do
do	98	do	do Grant	3 sept	55 05 N.	169 25 O	do do	K. W. Perry, 2e do
Katherine	81	Isaac Gould	do do	11 août	54 57 N.	167 58 O.	do do	K. W. Perry, 2e dc
do	81	do	do Rush	24 do	54 47 N.	168 27 O.	do do	J. G. Ballinger, 2e do
Borealis	37	Edgar F. Robbins.	do Perry	26 do	56 .. N.	172 32 O.	do do	E. V. Johnson, 2e do
Minnie	46	Victor Jacobson	do Grant	11 do	54 55 N.	167 57 O.	do do	J. G. Berry, 2e do
Agnes McDonald	107	M. P. Cutler	do Rush	5 do	54 53 N.	167 43 O.	do do	F. M. Dunwoody, 1er do
do	107	do	do Grant	10 do	54 59 N.	168 30 O.	do do	K. W. Perry, 2e do F. H. Dinock, 2e do
do	107	do	do do	14 do	55 23 N.	168 27 O.	do do	K. W. Perry, 2e do F. H. Dinock, 2e do
do	107	do	do Rush	24 do	54 55 N.	168 10 O.	do do	J. G. Ballinger, 2e do
Libbie	92	Fred Hackett	do Grant	22 do	55 59 N.	173 11 O.	do do	J. G. Berry, 2e do
do	92	do	do Perry	25 do	56 12 N.	172 12 O.	do do	C. S. Craig, 2e do
do	92	do	do Rush	2 sept.	56 11 N.	172 47 O.	do do	J. G. Ballinger, 2e do
Mary Ellen	79	George R. Ferey	do do	27 juill.	......	......	Abordée dans le port d'Ounalaska.	
do	79	do	do Bear	19 sept.	......	......	do do	
Maud S	97	Robt. E. McKeil	do Rush	19 août	55 03 N.	169 49 O.	Situation et capture vérifiées par	F. M. Dunwoody, 1er lieut.
do	97	do	do Grant	19 do	55 .. N.	169 42 O.	do do	F. H. Dinock, 2e do
Annie E. Paint	78	Alfred Bissett	do Rush	16 do	55 24 N.	170 18 O	do do	F. M. Dunwoody, 1er do
do	78	do	do Grant	19 do	55 .. N.	170 17 O.	do do	K. W. Perry, 2e do
do	78	do	do Perry	26 do	56 03 N.	172 35 O.	do do	C. S. Craig, 2e do
do	78	do	do Rush	2 sept.	56 06 N.	172 12 O.	do do	F.S. VanBoskerck, 3e do
Henrietta	30	W. D. McDougall.	do do	3 août	55 31 N.	166 18 O.	do do	F.S. VanBoskerck, 3e do
do	30	do	do do	21 do	54 27 N.	167 14 O.	do do	J. G. Ballinger, 2e do
Wanderer	25	Henry Paxton	do Grant	15 do	54 09 N.	167 15 O.	do do	D. F. Lozier, capitaine. K. W. Perry, 2e lieut.

do	25	do	do	Rush	24 août	54 55 N.	168 20 O.	do	do	J. G. Ballinger, 2e lieut.
do	25	do	do	do	31 do	54 55 N.	167 59 O.	do	do	F. M. Dunwoody, 1er do
do	25	do	do	do	16 sept.	55 27 N.	169 41 O.	do	do	F.S.VanBoskerck, 2e do
Dora Siewerd	93	H. F. Siewerd	do	do	5 août	55 02 N.	168 07 O.	do	do	J. G. Ballinger, 2e do
do	93	do	do	do	23 do	55 20 N.	168 02 O.	do	do	F. M. Dunwoody, 1er do
do	93	do	do	do	1er sept.	55 28 N.	170 26 O.	do	do	F. M. Dunwoody, 1er do
Kate	58	Otto Buckholz	do	do	22 août	54 43 N.	167 19 O.	do	do	F. M. Dunwoody, 1er do
do	58	do	do	Grant	3 sept.	55 13 N.	169 53 O.	do	do	J. G. Berry, 2e do
Aurora	41	Thomas Harold	do	Rush	4 août	55 30 N.	168 26 O.	do	do	F. M. Dunwoody, 1er do J. G. Ballinger, 2e do
do	41	do	do	Grant	9 do	55 01 N.	167 30 O.	do	dc	J. G. Berry, 2e do
do	41	do	do	Rush	23 do	54 49 N.	167 35 O.	do	do	F.S.VanBoskerck, 3e do
do	41	do	do	Grant	3 sept.	55 13 N.	169 03 O.	do	do	J. G. Berry, 2e do
Florence M. Smith	98	Luke McGrath	do	do	11 août	54 40 N.	167 26 O.	do	do	J. G. Berry, 2e do
do	98	do	do	Corwin	14 do	54 56 N.	167 15 O.	do	do	F. A. DeOtts, 2e do
do	98	do	do	Perry	15 do	54 43 N.	167 12 O.	do	do	E. V. D. Johnson, 2e do
Annie C. Moore.	113	Charles Hackett	do	Grant	12 do	55 .. N.	169 56 O.	do	do	K. W. Perry, 2e do F. H. Dinock, 2e do
Ainoko	75	George Heater	do	do	2 sept.	55 14 N.	166 37 O.	do	do	J. G. Berry, 2e do
Walter L. Rich	76	Spratt Balcam	do	Rush	12 août	54 53 N.	167 14 O.	do	do	F. M. Dunwoody, 1er do
do	76	do	do	do	18 do	55 07 N.	170 25 O.	do	do	F.S.VanBoskerck, 3e do
do	76	do	do	Perry	28 do	55 24 N.	170 17 O.	do	do	C. S. Craig, 2e do
do	76	do	do	Grant	31 do	55 11 N.	168 08 O.	do	do	J. G. Berry, 2e do
do	76	do	do	do	3 sept.	55 05 N.	169 16 O.	do	do	K. W. Perry, 2e do
do	76	do	do	Bear	20 do	55 12 N.	167 30 O.	do	do	G. M. Daniels, 2e do
Sapphire	109	William Cox	do	Grant	9 août	54 52 N.	167 33 O.	do	do	J. G. Berry, 2e do
do	109	do	do	Perry	11 do	54 30 N.	167 06 O.	do	do	C. S. Craig, 2e do
do	109	do	do	Rush	12 do	54 48 N.	167 31 O.	do	do	F. M. Dunwoody, 1er do
do	109	do	do	do	17 do	55 09 N.	170 37 O.	do	do	do 1er do
do	109	do	do	Grant	21 do	55 02 N.	170 18 O.	do	do	K. W. Perry, 2e do
do	109	do	do	Rush	2 sept.	56 46 N.	172 55 O.	do	do	F. M. Dunwoody, 1er do
Beatrice, Vancouver.	49	L. Olsen	do	do	20 août	55 10 N.	168 55 O.	83 peaux trouvées à bord en sus de la capture consignée au journal officiel, J. G. Ballinger, 2e lieut.		
Labrador	25	John G. Searle	do	do	22 do	54 47 N.	167 11 O.	Situation et capture	vérifiées par	F. M. Dunwoody, 1er do
Victoria	63	Ruben Balcam	do	do	24 do	54 52 N.	167 54 O.	do	do	do 1er do
do	63	do	do	do	31 do	54 53 N.	167 45 O.	do	do	do 1er do
do	63	do	do	Grant	2 sept.	55 19 N.	166 54 O.	do	do	K. W. Perry, 2e do
dc	63	do	do	do	10 août.	55 06 N.	168 16 O.	do	do	do 2e do
Teresa	63	George Myers	do	do	12 do	55 05 N.	169 22 O.	do	do	do 2e do
do	63	do	do	Rush	18 do	54 08 N.	170 26 O.	do	do	J. G. Ballinger, 2e do
do	63	do	do	do	24 do	54 47 N.	168 27 O.	do	do	do 2e do
do	63	do	do	do	31 do	55 57 N.	168 20 O.	do	do	F. M. Dunwoody, 1er do
do	63	do	do	Grant	2 sept.	54 23 N.	167 00 O.	do	do	K. W. Perry, 2e do
Penelope	69	William Heater	do	do	11 août	54 44 N.	167 21 O.	do	do	J. G. Berry, 2e do
do	69	do	do	Rush	12 do	54 02 N.	167 06 O.	do	do	F. M. Dunwoody, 1er do
do	69	do	do	Corwin	14 do	54 43 N.	167 13 O.	do	do	D. F. A. DeOtts, 2e do
do	69	do	do	Perry	15 do	54 30 N.	166 55 O.	do	do	E. V. D. Johnson, 2e do
do	69	do	do	Grant	3 sept.	54 58 N.	169 09 O.	do	do	K. W. Perry, 2e do
Favourite	80	L. McLean	do	Rush	5 août	55 16 N.	168 13 O.	do	do	F. M. Dunwoody, 1er do
do	80	do	do	Perry	11 do	55 04 N.	166 07 O.	do	do	E. V. D. Johnson, 2e do

LISTE des abordages opérés sur la mer de Behring par des côtres de la douane des Etats-Unis—*Fin.*

Navires.	Tonnage.	Patrons.	Navires abordant.	Date.	Latitude.	Longitude	——
				1895.	° ′	° ′	
E. B. Marvin	99	W. D. Byers	Côtre, E.-U. Grant	21 août	55 02 N.	170 27 O.	Situation et capture vérifiées par J. G. Berry, 2e lieut.
do	99	do	do Perry	26 do	56 00 N.	172 28 O.	do do C. S. Craig, 2e do
do	99	do	do Rush	2 sept.	56 18 N.	172 47 O.	do do F.S. VanBoskerck, 3e do
Beatrice, Shanghai	66	D. G. Macauley	do Grant	11 août	54 52 N.	169 15 O.	do do K. W. Perry, 2e do
Oscar and Hattie	81	Theo. Magnesen	do do	9 do	55 01 N.	167 26 O.	do do J. G. Berry, 2e do
do	81	do	do Rush	12 do	54 49 N.	168 03 O.	do do J. G. Ballinger, 2e do
do	81	do	do Grant	14 do	55 17 N.	168 25 O.	do do K. W. Perry, 2e do
do	81	do	do do	18 do	55 20 N.	170 05 O.	do do F.S. VanBoskerck, 3e do
do	81	do	do do	20 do	55 00 N.	169 48 O.	do do J. G. Berry, 2e do
do	81	do	do do	31 do	55 20 N.	167 43 O.	do do K. W. Perry, 2e do
San Jose	31	M. Foley	do do	14 do	55 05 N.	167 25 O.	do do W. V. E. Jacobs, 2e do
do	31	do	do do	11 do	54 47 N.	167 38 O.	do do J. G. Berry, 2e do
do	31	do	do Rush	24 do	55 10 N.	167 58 O.	do do F. M. Dunwoody, 1er do
do	31	do	do Grant	2 sept.	54 57 N.	168 45 O.	do do K. W. Perry, 2e do
South Bend	20	C. F. Dillon	do Rush	22 août	54 58 N.	166 36 O.	do do F. M. Dunwoody, 1er do
do	20	do	do Perry	3 sept.			Abordé et visité à Ounalaska, C. S. Craig, 2e lieutenant.
Enterprise	69	John Daley	do Rush	7 août	55 24 N.	169 02 O.	Situation et capture vérifiées par J. G. Ballinger, 2e lieut.
do	69	do	do do	17 do	55 05 N.	169 53 O.	do do F. M. Dunwoody, 1er do
do	69	do	do Grant	20 do	55 11 N.	170 03 O.	do do J. G. Berry, 2e do
do	69	do	do Perry	28 do	55 18 N.	170 17 O.	do do E. V. Johnson, 2e do
do	69	do	do Rush	1er sept.	55 03 N.	169 53 O.	do do F. M. Dunwoody, 1er do
Saucy Lass	42	Daniel Martin	do Grant	11 août	54 47 N.	167 38 O.	do do J. G. Berry, 2e do
do	42	do	do Rush	12 do	54 48 N.	167 31 O.	do do F. M. Dunwoody, 1er do
C. D. Rand (de Vancouver)	51	John J. Whiteley	do do	5 do	54 57 N.	167 45 O.	do do F.S. VanBoskerck, 3e do
do	51	do	do do	11 do	54 33 N.	166 36 O.	do do F. M. Dunwoody, 1er do
do	51	do	do do	31 do	54 50 N.	168 08 O.	do do do 1er do
do	51	do	do Grant	31 do	55 18 N.	167 48 O.	do do John G. Berry, 2e do
do	51	do	do do	3 sept.	55 03 N.	169 23 O.	do do K. W. Perry, 2e do

PORT DE VICTORIA, C.-B.

A. R. MILNE,
Receveur.

Cette liste représente un total de trente-cinq navires visités. En l'examinant, on verra qu'entre le 3 août et le 20 septembre le nombre entier des abordages a été de 106, soit une moyenne de trois pour chaque navire de pêche, distribués comme suit:—

Abordés une fois	7	navires.
" deux fois	10	"
" trois fois	4	"
" quatre fois	6	"
" cinq fois	5	"
" six fois	3	"

Après visite des navires et examen des peaux, les officiers d'abordage attestèrent dans leur journal officiel de la traversée le moment de l'abordage, la situation du navire en mer, et le nombre des peaux de phoques alors à bord.

Un mécontentement général a été exprimé par les patrons de la flotte de pêche, au sujet des ennuis et des inconvénients auxquels ils sont soumis par ces visites et ces recherches inquisitoriales.

Une déclaration faite par l'un des patrons décrit le mode d'opération adopté par les officiers d'abordage. Contre sa volonté, le navire fut fouillé, les peaux qui avaient été soigneusement salées e placées dans la cale furent retirées du sel et éparpillées çà et là; il a fallu les saler et paquer à nouveau.

Cet exemple représente un abordage seulement; mais il suffit pour faire voir l'espionnage irritant et vexatoire auquel les navires de pêche ont été soumis en étant abordés cinq ou six fois en six semaines.

Il est évident que ces navires pourvus d'une licence, et se livrant à une exploitation légitime dont la nature est essentiellement hasardeuse pour la vie et la propriété, sont en tous temps sujets à ce qu'ils jugent être une intervention extrêmement provoquante et hostile, sinon tout à fait injustifiable.

Il a été représenté que le pouvoir d'intervention donné aux officiers d'abordage paraît n'avoir pas de limites, et quel que puisse être le résultat des perquisitions, les inconvénients et les désastres qui en découlent doivent être supportés par les pêcheurs de phoques.

Bien que la visite des navires et l'examen des peaux, dans la mer de Behring, paraissent avoir en grande partie pour objet de découvrir des peaux de phoques tués au moyen d'armes à feu dont l'usage est ici défendu, il est à noter que la grande majorité des navires qui font le voyage de la mer de Behring sont équipés pour la pêche au dard seulement, et ne portent point d'armes à feu; ce fait, cependant, ne les met pas à l'abri des perquisitions et des inconvénients qui en sont la suite.

En présence des faits que nous venons d'énumérer, l'excellence de la patrouille sur la mer de Behring est amplement démontrée, et il semble que la *bona fides* de la flotte de pêche canadienne ne peut-être attaquée avec succès, en dépit de la surveillance irrégulièrement rigoureuse dont elle est l'objet.

Il est agréable de constater que la bonne foi et les dispositions paisibles des pêcheurs canadiens sont affirmées par le fait que jamais encore un navire britannique n'a été signalé à proximité dangereuse de la zone de soixante milles.

A part les navires énumérés dans la liste qui précède, les suivants sont allés à la mer de Behring, mais n'ont pas été abordés;—*Director*, *May Belle*, *Mascot*, *Otto* et *Fawn*.

RÉSULTATS DE LA CAMPAGNE.

Le tableau suivant préparé par le receveur Milne, de Victoria, C.-B., renferme un état détaillé des opérations de la flotte britannique pendant la dernière campagne, ainsi qu'un relevé des captures faites par la flotte des Etats-Unis, et de celles des fermiers des îles américaines et russes. Il couvre ainsi la capture totale de phoques dans l'océan Pacifique du Nord.

Relevé des captures de phoques, campagne de 1895.

Navires.	Ton'x	Patrons.	Équipages.		Chaloupes.	Canots.	Capture.					
			Blancs.	Indiens.			Côte de la C.-B.	Côte du Japon	Voisinage de l'île Copper.	Mer de Behr. Mâles.	Mer de Behr. Femelles.	Totaux.
Agnes McDonald	107	M. F. Cutler	28	14	8	7		711		593	669	1,973
Ainoko	75	G. Heater	7	26	2	13	325			479	515	1,319
Amateur	18	C. Jipson	2	14		7	65					65
Annie C. Moore	113	C. Hackett	8	30	2	15	105			730	812	1,647
Annie F. Paint	82	A. Bissett	26		8			1,121	135	191	575	2,022
Arietis	86	O. Scarf	22		7			680	426			1,106
Aurora	41	T. Harold	7	22	2	11	108			186	527	821
Beatrice, Shanghai	66	D. G. Macauley	5	28	1	14	230			608	838	1,676
Beatrice, Vancou'r	49	L. Olsen	18		6	2				93	109	202
Borealis	37	E. Robbins	21		6			801	110	96	641	1,648
Brenda	100	C. E. Locke	*	*				881				881
C. D. Rand	51	J. J. Whiteley	7	16	3	8	143			182	459	784
Carlotta G. Cox	76	C. J. Harris	26		8			920	22	176	449	1,567
Casco	63	C. LeBlanc	19		6			1,308	351			1,659
City San Diego	46	S. Pike	17		5			370	243			613
Diana	50	A. Nelson	19		6			872	292			1,164
Director	87	F. W. Gilbert	23		7				71	317	300	688
Dora Siewerd	93	H. F. Siewerd	7	36	2	18	503			766	813	2,082
E. B. Marvin	96	W. D. Byers	27		8			949	10	125	251	1,332
Enterprise	69	J. Daley	7	30	2	15	221			947	782	1,950
Favourite	80	L. McLean	5	36	1	18	150			927	720	1,797
Fawn	59	M. Keefe	6	28	1	14	248			460	316	1,024
Fisher-maid	21	C. Chipps	1	12		6	109					109
Florence M. Smith	99	L. McGrath	8	41	2	20	285			563	594	1,443
Fortuna	97	J. Cousins	18		5			219				219
Geneva	92	W. O'Leary	29		9			1,137	470			1,607
Henrietta	31	W. D. McDougall	7	8	2	4				45	156	201
Kate	58	O. Buckholz	6	21	2	10	181			279	394	854
Katherine	81	J. Gould	7	21	2	11	159			288	403	850
Kilmeny	18	R. Southby	3	8		4	15					15
Labrador	25	J. G. Searle	4	11		6	51			76	183	310
Libbie	92	F. Hackett	8	21	2	11	234			451	1,016	1,701
Mary Ellen	63	G. R. Ferey	10	20	5	10		854		106	356	1,316
Mary Taylor	43	R. O. Lavender	18		5		369		434			803
Mascot	40	E. Lorenz	7	16	2	8		787	168	126	223	1,304
Maud S	97	R. E. McKeil	9	32	2	16	287			750	642	1,679
May Belle	58	E. Shields	7	28	2	13	234			437	676	1,347
Mermaid	73	W. H. Whiteley	24		7			1,113	753			1,866
Minnie	46	V. Jacobson	8	18	3	9				266	393	659
Mountain Chief	23	J. Nawassum	2	16		6	39					39
Ocean Belle	83	P. Martin	23		7			1,056	562			1,618
Oscar & Hattie	82	T. Magnesen	9	24	3	12	147			652	515	1,314
Otto	86	J. McLeod	8	32	3	14	285		30	432	364	1,111
Pachwellis	19	J. Myetam		14		7	66					66
Penelope	69	W. Heater	5	24	2	12				238	532	770
Pioneer	66	W. E. Baker	24		7			845	790			1,635
Rosie Olsen	39	A. B. Whidden	*	*				627				627
Sadie Turpel	56	J. Anderson	19		6			798	470			1,268
Sapphire	108	William Cox	8	37	3	19	192			827	956	1,975
San Jose	31	M. Foley	5	20	2	10	147			318	251	716
Saucy Lass	38	D. Martin	6	21	1	10	257			269	432	958
Shelby	16	C. Claussen	10		4		124					124
South Bond	21	C. F. Dillon	4	10	1	4				37	111	148
Teresa	63	G. Myer	8	17	2	9	102			335	532	969
Triumph	98	C. N. Cox	8	43	3	19	353			862	995	2,210
Urbrina	99	C. Campbell	25		7			1,187	562			1,749
Vera	60	W. Shields	19		6			853	15	177	272	1,317
Victoria	63	R. Balcam	7	25	2	12	187			601	566	1,354
Viva	92	M. Pike	23		7			601	367			968
Walter L. Rich	76	S. Balcam	9	24	2	12	145			678	534	1,357
Wanderer	25	H. Paxton	2	10	1	5				259	97	356
Indian canoes catch							3,787					3,787
Totaux	3,892		705	854	210	421	9,853	18,687	6,281	15,949	19,969	70,739

* Naufragé.

Captures canadiennes totales	70,739
" du *Director*, au large des îles Falkland	620
" de goélettes américaines débarquées à Victoria	2,255
Total	73,614

Total des captures opérées dans le Pacifique.

Phoques débarqués à Victoria	73,614
" " dans des ports américains par des goélettes des Etats-Unis	20,307
" capturés sur les îles Pribyloff, (Compagnie commerciale Nord-Américaine)	15,000
" capturés sur l'île Copper (Compagnie Russe de Phoques à Fourrures)	17,920
Victoria, C.-B., 2 novembre 1895.	126,841

Le receveur Milne résume comme suit le résultat des opérations de la flotte canadienne accusé par les relevés qui précèdent :

64 navires britanniques sont partis de ce port, pourvus d'une licence, l'année dernière.

Sur ce nombre 22 ont fait voile pour le Japon, en décembre 1894 et en janvier 1895 ; 33 ont fait campagne sur les côtes de la Colombie-Britanniques, et 9 goélettes indiennes ont également restreint leurs opérations à ces côtes jusqu'au 1er mai.

ÉQUIPAGES.

705 marins blancs et 854 indiens ont été employés à la pêche—soit pour cette année une diminution de blancs et une augmentation d'indiens. L'augmentation d'indiens vient de ce que les pêcheurs au dard étaient en grande demande dans la mer de Behring, où il n'était pas permis de se servir d'armes à feu.

CHALOUPES ET CANOTS.

Le relevé porte que 210 chaloupes et 421 canots ont servi cette année, soit une diminution de 56 chaloupes et une augmentation de 162 canots. Comme pour les équipages, la différence provient du grand nombre de sauvages pêcheurs au dard qui sont allés à la mer de Behring.

CAPTURES SUR LES CÔTES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Les chiffres font voir que la capture totale sur les côtes de la Colombie-Britannique a été de 9,853, accusant ainsi une diminution de 1,850 peaux sur 1894, quoique le nombre des navires qui ont fait la pêche ait été plus grand. La cause de cette diminution est assigné au mauvais temps qui a regné sur les côtes de la Colombie-Britannique. Lorsque ce mauvais temps s'est modéré, les phoques avaient passé au nord, de sorte que les grands troupeaux de phoques n'auraient pu être atteints avant le 1er mai, commencement de la période de clôture.

CAPTURES AU JAPON.

Le résultat des opérations sur les côtes du Japon n'a donné que 18,687 peaux, contre 49,483 en 1894—soit une notable diminution de 30,796.

Ce décroissement m'a fait prendre des renseignements auprès des patrons et des équipages, et tous m'ont dit que des tempêtes, qui avaient fréquemment sévi sur toute la côte japonaise, avaient empêché les goêlettes de mettre leurs chaloupes à la mer pendant des jours entiers ; ils paraissent aussi être unanimement d'opinion que les goélettes étaient cette année en avance des troupeaux de phoques, qui étaient apparemment allés plus au sud que d'habitude.

CAPTURES A L'ÎLE COPPER.

Vingt goélettes ont fait la pêche dans le voisinage de l'île Copper, et elles ont capturé 6,281 peaux. L'année dernière, 24 goélettes en avaient pris 7,437.

MER DE BEHRING.

Au mois de juin dernier 33 navires sont sortis de ce port en route pour la mer de Behring ; ils se dirigèrent vers la côte occidentale, où ils obtinrent des chasseurs indiens, et se rendirent directement à Unalaska, où ils avaient reçu instruction de se déclarer à la douane et de s'assurer qu'on ne prévoyait pas de conflit. Sur leurs feuilles de congé il était clairement déclaré qu'ils n'avaient à bord ni armes à feu, ni rets, ni explosifs, et que leurs agrès de chasse se composaient seulement de dards. Le 1er août tous quittèrent le port d'Unalaska, Etats-Unis d'Amérique, et firent immédiatement voile pour les champs de chasse aux phoques.

Il est aussi entré dans la mer de Behring, venant de l'ouest, huit navires qui avaient fait la chasse aux phoques sur la côte du Japon. Il y a donc eu en tout 41 navires britanniques qui ont chassé dans la mer de Behring. Leur campagne a eu pour résultat 35,918 peaux. En 1896, vingt-sept navires en avaient pris 26,425, augmentation de 9,493 phoques pour cette année.

Le temps était favorable et les phoques en assez grande abondance. Mais sur ce point quelques rapports sont contradictoires, basés sans aucun doute sur le succès de chacun.

OBSERVATIONS.

Pour les sept dernières années les captures ont été comme suit:—

1889	35,310
1890	43,325
1891	52,365
1892	49,743
1893	70,592
1894	95,048
1895	73,614

soit, en chiffres ronds, une moyenne de 60,000 peaux par année.

On voit donc que, nonobstant les explications du receveur Milne à propos de temps et de circonstances défavorables, le rendement de la présente année excède considérablement la moyenne des sept dernières ancées.

Avant la capture extraordinaire et anormale de 1894, due aux conditions les plus favorables de température et d'autres circonstances, celle de 1892 avait de beaucoup dépassé le résultat de toutes les années précédentes dans l'histoire de l'industrie de la chasse aux phoques; néanmoins la capture de la présente année est considérablement supérieure à celle-là.

La diminution de 1895 sur 1894 n'est pas, croit-on, aussi significative qu'elle semble l'être de prime abord si l'on tient compte des deux années seulement.

L'assertion que les phoques sont en voie de rapide extermination et que leur ancienne grandeur n'est plus qu'à l'état de vestige ne paraît pas acquérir beaucoup de force si l'on examine impartialement les chiffres qui expriment la capture annuelle. De fait, considéré à la lumière des explications offertes par les pêcheurs, le résultat des opérations de la présente année peut raisonnablement conduire à une conclusion toute contraire.

L'un des incidents qui mérite le plus d'être noté dans la campagne de pêche de cette année est la capture de 620 phoques opérée par la goélette *Director*, dans l'océan Pacique du nord, au large des îles Falkland.

On s'est efforcé de recueillir, à propos de cet incident, des données qui pourront avoir de l'intérêt en rapport avec la question de l'industrie des phoques.

Il paraît que le capitaine Frederic W. Gilbert, de la goélette *Director*, 87 tonneaux de registre, avec un équipage de 25 hommes, fit voile d'Halifax, N.-E., le 20 décembre 1894, en destination de la côte asiatique de l'océan Pacifique du Nord.

Arrivé au 10e dégré de latitude sud, le patron de la goélette fut obligé de changer de route, parce que son approvisionnement de vivres et d'eau n'était pas suffisant pour lui permettre de se rendre à destination.

Le voyage d'Halifax aux îles Falkland fut fait en quarante-huit jours. A la hauteur de l'extrémité sud des îles, le capitaine Gilbert rencontra plusieurs groupes de phoques. En conséquence il consacra trente-six jours à chasser dans ces parages, ainsi qu'à la hauteur des extrémités est et ouest de l'île Staten, et il réussit à capturer 620 phoques qu'il amena au port de Victoria.

Le capitaine dit qu'il a dû suspendre ses opérations de pêche par suite d'un changement de température devenue très orageuse, et comme la saison était avancée, il continua son voyage vers Victoria, où il arriva le 21 mai 1895.

Le capitaine Gilbert déclare que tous les phoques ont été capturés en mer, bien loin des réserves de chasse, et tirés de la même façon que le sont ceux pris dans l'océan Pacifique du Nord par la flotte de Victoria. On n'est pas intervenu dans ses opérations.

Informations prises, on s'est assuré qu'il n'existe aucune pièce constatant qu'il ait été débarqué, dans un port de la Colombie-Britannique, des peaux de phoques qui ne fissent pas partie de la capture des chasseurs opérant dans l'océan Pacifique ou sur la côte asiatique.

On dit que les peaux étaient en bonne condition et de la même espèce que celles qui sont ordinairement vendues par MM. Lampson et Cie, de Londres; elles sont connues et classées parmi les peaux de phoques de l'île Lobos, embouchure de la

rivière Platte, et rapportent à peu près le même prix que celles qui sont prises dans l'océan Pacifique du Nord.

Il paraît que ces peaux ressemblent beaucoup à celles qui sont habituellement prises par la flotte britannico-colombienne.

Le *Director*, sous le commandement du capitaine Gilbert, s'est équipé à Victoria pour la campagne d'août et de septembre dans la mer de Behring, où il a fait une capture de 688 peaux.

A ce propos, le supplément suivant de la *Fur Trade Review* peut avoir de l'intérêt :

SUPPLÉMENT DE LA "FUR TRADE REVIEW".

1er septembre 1895.

Phoques de l'Ile Lobos.

Les enchères pour l'affermage de l'île Lobos et des îles adjacentes, et le privilège d'y prendre des phoques à fourrure pendant une période de huit années à partir du 1er novembre 1895, ont été ouvertes par les fonctionnaires du gouvernement de l'Uruguay, propriétaire de ces îles, à Montevideo, Uruguay, le 16 août à 2 p.m., et il nous en a été fait rapport par MM. Lyon, Frères. Vingt soumissions ont été reçues. Parmi les soumissionnaires se trouvaient : la Compagnie Commerciale d'Alaska, la Compagnie Commerciale Nord-Américaine, P. M. Grumwaldt, de Paris, représentant la compagnie qui exploite la concession de l'île Copper, et d'autres. MM. Lyon, Frères, de cette ville, coopèrent avec un syndicat composé de MM. Flint, Eddy et Cie, Wm M. Ivins, et d'autres riches particuliers de l'Amérique du Sud, ont offert $200,000 au comptant en moins de soixante jours, et $1 par peau annuellement pour toutes les peaux prises en sus de 12,000, et $1.50 par peau pour les peaux en sus de 15,000. L'offre la plus élevée reçue a été $40,000 par année ; 20c. par peau pour taxe municipale, 16c. par peau pour droit d'exportation, et 4c. par kilo d'huile. M. Grumwaldt et le syndicat coopérant avec lui ont offert $28,000 par année. Comme le devis de la demande de soumissions faite par le gouvernement de l'Uruguay comportait que l'offre acceptée devrait être celle qui serait la plus profitable au dit gouvernement, les seules offres mises à l'étude ont été celle de MM. Lyon, Frères, de cette ville, qui garantissaient un paiement de $200,000 au comptant, celle de $40,000 par année, et celle de $32,000. Après un minutieux examen qui dura plusieurs jours, le contrat fut accordé, le 28 août, à la compagnie qui offrait $32,000 par année, plus la taxe municipale sur l'exportation des huiles.

Le gouvernement de l'Uruguay, instruit par l'état embrouillé du présent contrat entre la Cie Commerciale Nord-Américaine et les Etats-Unis, a fait insérer dans le contrat une disposition à l'effet que si les phoques viennent à disparaître, le paiement annuel devra être fait.

Pour l'utilité de nos lecteurs nous donnons plus bas le nombre de peaux prises pendant les vingt-deux dernières années.

Année.	Nombre de peaux.	Année.	Nombre de peaux.
1873	8,190	1884	14,872
1874	9,449	1885	12,247
1875	9,204	1886	17,072
1876	11,353	1887	17,788
1877	13,066	1888	21,150
1878	14,493	1889	15,700
1879	14,093	1890	20,150
1880	16,382	1891	13,871
1881	14,473	1892	15,870
1882	13,595	1893	17,779
1883	12,843	1894	20,763

DÉSASTRES.

Le receveur des douanes à Victoria signale trois désastres arrivés à la flotte de pêche au cours de l'année dernière.

La goélette *Rosie Olsen* a fait naufrage le 18 juin, au moment ou elle entrait au port d'Hakodate pour y prendre de l'eau. Perte totale ; mais l'équipage et les peaux ont été sauvés.

La goélette *Brenda* a fait naufrage, le 1er juillet dernier, en entrant dans le détroit Little Kurile pour y prendre de l'eau. Elle donna sur un rocher et se perdit totalement. L'équipage s'échappa, et les peaux ainsi que partie des agrès furent sauvées par la goélette *Geneva*, qui se trouvait heureusement à portée lors du désastre.

Le *Walter A. Earle* chavira en mer, le 14 avril, sous la latitude 58° nord, longitude 139° ouest. Ce navire avait un équipage de 28 personnes, et il chassait le phoque sur la côte de la Colombie-Britannique lorsqu'il fut terrassé par la tempête. Malheureusement, tous ceux qu'il y avait à bord ont péri. Quelques temps après le navire fut trouvé, carène en l'air, dans les parages du cap Tonki, et remorqué à Kodiak. Quinze cadavres furent trouvés dans la cale.

SAISIES DE NAVIRES DE PÊCHE BRITANNIQUES PAR DES CROISEURS AMÉRICAINS.

La patrouille et la surveillance rigoureuses exercées cette année ont eu pour résultat la saisie, par les autorités des Etats-Unis, de trois goélettes de pêche canadiennes : les *Shelby*, *E. B. Marvin* et *Beatrice*.

LA "SHELBY."

Ce navire fut saisi dans l'océan Pacifique du Nord, par le steamer des Etats-Unis *Corwin*, le 11 mai 1895, sous la latitude 52° 51′ 10″ nord, longitude 134° 10′ 58″ ouest. Il se trouvait ainsi à 70 milles environ au large de l'île de la Reine-Charlotte, sur la côte de la Colombie-Britannique, approximativement à 500 ou 600 milles de son port d'attache, et entre 1,200 ou 1,500 milles des passes des îles Aléoutiennes conduisant à la mer de Behring. On a prétendu qu'il s'en revenait à son port d'attache avec sa capture du printemps, étant un de ceux qui avaient reçu congé pour aller faire des opérations sur la côte américaine de l'océan Pacifique du Nord.

Le navire fut accusé d'être employé à la chasse des phoques en dedans des eaux prohibées durant la période défendue par la loi : cette période est du 1er mai au 31 juillet.

L'action intentée contre le navire résulta en sa condamnation, le tribunal jugeant que la présence du navire en dedans des limites établies par la sentence arbitrale exigeait la preuve la plus évidente pour faire disparaître la présomption qui, dans le présent cas, faisait défaut.

Toutefois, comme il n'avait pas été prouvé qu'il y avait réellement eu capture de phoques, il fut jugé que l'imposition d'une amende, au lieu de confiscation donnerait satisfaction à la justice. En conséquence, le navire fut condamné à payer une amende de $100 et tous les frais.

Voici, du reste, le texte du jugement :—

DANS LA COUR D'ÉCHIQUIER DU CANADA.

COLOMBIE-BRITANNIQUE, DIVISION DE VICE-AMIRAUTÉ. } La Reine *vs* le navire *Shelby*.

Le navire britannique *Shelby*, Christian Claussen, patron, fut saisi par le navire des Etats-Unis *Corwin* le 11 mai 1895, sous la latitude 52° 52′ 10″ nord, et la longitude 134° 10′ 58″ ouest, un endroit se trouvant dans la limite des eaux prohibées de l'océan Pacifique telles que définies par la loi de 1894, pour une prétendue violation de la loi : la dite contravention étant l'emploi du navire à la chasse du phoque en dedans des eaux prohibées par la loi.

Par force des dispositions annexées de l'Acte d'arbitrage de la mer de Behring, 1894, lesquelles, en vertu de l'article 1, ont le même effet que si elles étaient décrétées par l'acte, la chasse du phoque dans les dites limites est défendue, et par le paragraphe 2 de l'article 1, s'il se commet une infraction à la loi, toute personne commettant, procurant, aidant ou se rendant complice de cette infraction, est coupable de délit, et le navire employé dans la dite contravention et son équipage, et tout ce qui se trouve à son bord, sont passibles d'être confisqués au bénéfice de Sa Majesté : pourvu que la cour, sans préjudice de tout autre pouvoir, peut relâcher le navire, équipement ou chose, moyennant le paiement d'une amende n'excédant pas cinq cents louis.

Au moment de sa saisie, le *Shelby* était armé et équipé au complet pour tuer, capturer et chasser le phoque, et avait à son bord des instruments et des peaux de phoque.

Par l'article 1, paragraphe 6, de l'Acte concernant la pêche du phoque (Pacifique du Nord), 1893, lequel était en vigueur à l'époque de la saisie, si, durant les périodes et dans les eaux prohibées, un navire britannique est trouvé ayant à son bord des instruments de pêche ou de chasse, ou des peaux de phoque, le propriétaire ou le patron du dit navire est tenu de prouver que le navire n'étant pas employé en contravention de la loi. Les actes de 1893 et de 1894 étant *pari materia*, touchant la même matière, doivent se lire comme un acte : McWilliams *vs* Adams, 1 Macq., H.L. Cas., 120.

Dès lors, le *Shelby*, ayant été trouvé dans les eaux prohibées, avec des peaux de phoques et des instruments pour les prendre à bord, doit être supposé avoir été employé en contravention de la loi, à moins que le contraire ne soit prouvé.

A-t-il été démontré que le navire n'était pas employé en contravertion de la loi ? Le témoin le plus important qui aurait pu le prouver, si c'eût été le cas, était évidemment le capitaine Claussen, le patron ; mais il n'a pas été assigné, et on n'a pas expliqué pourquoi il ne l'avait pas été. La seule raison donnée pour son absence c'est qu'il était en expédition de pêche. Sa déposition aurait pu être prise *de bene esse*, mais il ne paraît avoir été fait aucun effort pour se la procurer. Le second, August Reppon, a été appelé en témoignage et a déclaré que le *Shelby* avait cessé de faire la chasse aux phoques le 30 avril, alors que d'après le journal de la timonerie, il était sous la latitude 58° 30' nord et la longitude 130° 30' ouest, et qu'il avait mis à la voile pour Victoria. Le 11 mai, après dix jours de marche, il fut trouvé par le *Corwin* sous la latitude 52° 62' 10" nord et la longitude 134° 10' 58" ouest, à une distance d'environ 400 milles du point de départ, ou moins d'une moyenne de 40 milles par jour. La route qu'il aurait dû suivre pour se rendre à Victoria était la route magnétique E.S.E.; mais il paraît que souvent, lorsque la direction du vent, telle que constatée par le journal de la timonerie, lui permettant de suivre cette route, il ne se dirigeait pas vers ce point.

Ainsi, le 2 mai il se dirigeait vers le sud, le 3 sud ¼ ouest, et le 5 vers l'est ¼ nord, tandis que chacun de ces jours le vent était favorable à une route est-sud-est. Le capitaine Moggridge, après avoir examiné le journal de la timonerie, déclare que le navire doit avoir parcouru une distance beaucoup plus grande pendant ces dix jours ; cela ressort encore du fait, établi par la preuve, qu'il avait un courant favorable d'un nœud à l'heure. Le *Corwin*, en venant du sud à l'endroit où il aborda le *Shelby*, essuya de très forts vents contraires, vents qui étaient favorables au *Shelby*, et les vents qui règnent d'ordinaire à cette époque de l'année, tel que démontré par le pilote côtier, sont des vents d'ouest, favorables à la route est-sud-est que faisait le *Shelby*.

Le *Corwin* a saisi le *Shelly* pour contravention à l'acte, a placé un équipage à son bord, et lui a donné l'ordre de se rendre à Sitka, distance de 260 milles, où il arriva sous voiles en un peu plus de deux jours. A Sitka le *Shelby* reçut ordre d'aller à Victoria, distance de plus de 760 milles, ainsi que démontré par la carte, où il arriva, pareillement sous voiles, en quatorze jours.

Le second, lorsqu'on lui demande d'expliquer pourquoi il avait dévié de sa route, attribue le fait à des défectuosités de la boussole qui, dit-il, varie de trois ou quatre points; mais sa propre déposition établit que cette explication est un faux-fuyant et n'a aucun effet sur la route parcourue ou celle qu'il avait l'intention de faire ; car s'il est vrai que la boussole varie, et varie considérablement, cette variation est régulière, connue d'une façon précise, et il en est tenu compte. S'étant, à son interrogatoire lors de l'enquête, lié à la raison de la déviation de la boussole, raison qu'il a été forcé, au contre-interrogatoire, d'admettre n'en être pas une du tout, il fut, avec la permission du tribunal, rappelé un jour ou deux après la clôture de la preuve, et il assigne à l'état du vent les déviation de la route.

Il m'est impossible de placer la moindre confiance dans la déposition du second, Reppon, et cela laisse sans explication plausible les déviations de la route régulière entre le 1er et le 11 de mai, et le fait que 400 milles seulement ont été parcourus en dix jours. Il est vrai que Denny Florida, un chasseur, August Shone, le cuisinier, et Victor Emmanuel Laerquest, l'un des matelots, affirment, et je n'ai aucune raison de douter de leur véracité, qu'il n'a pas été pris de phoques durant ces jours et que les chaloupes n'ont pas été mises à la mer ; mais il paraît aussi qu'il n'en a pas été vus durant ces jours. Leurs dépositions laisse intacte la question des déviations de la route, et, en l'absence de preuves qui l'expliquent, la seule conclusion raisonnable à tirer c'est que les déviations ont été occasionnées par la tentative de poursuivre des phoques. Dans tous les cas, il n'a pas été prouvé, à ma satisfaction, que le navire n'était pas employé à la chasse aux phoques durant ces jours. Dans la cause de la Reine *vs* le *Minnie*, 4 Exch. 151, il a été jugé par Crease, J., que la présence du navire en dedans des eaux prohibées exigeait la preuve la plus claire de *bona fides* pour exonérer le patron de l'intention d'enfreindre les dispositions de l'acte, et que, comme son explication des circonstances n'était pas satisfaisante, le navire devait être condamné.

Ce jugement est, je crois, en perfait accord avec le paragraphe 6 de l'article 1, et je suis obligé de le suivre. Il s'applique exactement à la présente cause. Ici le patron n'a offert aucune explication, et l'explication des circonstances qui prêtent elles-mêmes aux soupçons donnés par le second, n'est pas satisfaisante. En conséquence le navire doit être condamné.

Je suis porté à croire que la présente est une cause dans laquelle, comme une capture de phoques n'est pas prouvée, mais niée au contraire, une amende, au lieu d'une confiscation, peut satisfaire la justice. Le paragraphe 2 de l'article 1 de l'acte de 1894 me donne le pouvoir de substituer une amende à la confiscation. J'écouterai les avocats sur ce point.

Les frais du procès doivent suivre la condamnation.

Le résultat a éte une amende de £100.

LE "E. B. MARVIN".

Lorsqu'il fut saisi par le côtre de la douane des Etats-Unis *Richard Rush*, le navire *E. B. Marvin* se trouvait, latitude 56° 26′ nord, longitude 172° 59′ ouest, à 40 milles à peu près en dehors de la zone de 60 milles dans la mer de Behring.

Motif de la saisie, tel qu'inscrit sur le certificat d'enregistrement "pour violation de l'article 6 de la sentence arbitrale de Paris (Acte d'arbitrage de la mer de Beghring, 1894), savoir : emploi d'armes à feu et d'explosifs dans la chasse des phoques à fourrures.

L'usage de ces instruments de chasse aux phoques est défendu en tous temps sur la mer de Behring.

Il paraît que le navire fut abordé par un officier du navire des Etats-Unis *Grant* le 21 août, qu'une perquisition minutieuse fut faite, et qu'une note fut insérée dans le journal du bord attestant l'exactitude des peaux prises.

De nouveau, le 26 août, il fut abordé par un officier du côtre de la douane des Etats-Unis *Perry* ; toutes les peaux furent passées en revue, y compris celles qui avaient été précédemment examinées, et jetées çà et là dans la cale.

Le 2 septembre, il fut abordé pour la troisième fois, et cette fois par un officier du navire des Etats-Unis *Richard Rush.* Le navire marchait lentement, et toutes ses chaloupes faisaient la chasse. Examen fait des peaux, leur nombre fut trouvé correct.

Le navire avait à bord 386 peaux de phoques ; l'officier d'abordage en choisit une qui, à son dire, contenait un trou de balle. Le patron de la goélette dit que la piqûre ne ressemblait pas à un trou de balle, et expliqua qu'il ne s'était pas servi de fusils sur la mer de Behring. On dit aussi que le capitaine Garforth, du navire de Sa Majesté *Pheasant*, compara la peau avec une autre qui avait reçu un coup de feu, et partagea l'avis du patron, que la piqûre ne ressemblait pas à un trou de balle.

En dehors du doute existant sur la question de savoir si le trou avait été fait par un coup de feu, et outre que la présomption que l'on cherchait à soulever contre le navire dépendait entièrement de l'insurmontable condition d'être établie au delà de tout doute, la présence d'une pareille preuve aurait été en elle-même insuffisante pour démontrer que l'équipage du *Marvin* avait fait usage des armes prohibées.

C'est un fait bien connu, parmi ceux qui se livrent à la chasse aux phoques, que souvent les harponneurs capturent des phoques qui ont été préalablement tirés et blessés la même année ou les années précédentes.

Cette année même, plusieurs chasseurs qui n'avaient avec eux que des harpons ont capturé des phoques dans les peaux desquels on a trouvé du plomb.

Donc, on ne peut pas beaucoup compter sur la présence d'une blessure faite par du plomb sur le corps d'un phoque pour établir que ce phoque a été capturé au moyen d'armes à feu.

La preuve en cette cause a eu plus particulièrement pour objet une différence dans le nombre et l'espèce de munitions trouvées à bord et ceux inscrits dans la déclation faite par le douanier américain d'Attou, auquel le patron du navire avait demandé de sceller ses armes, mais qui n'avait pas eu d'aatorisation à cet effet.

Le tribunal a jugé que le doute qui aurait pu être créé a été suffisamment dissipé par le patron, et la cause a été déboutée sans frais.

Ci-suit le texte du jugement :—

DANS LA COUR D'ÉCHIQUIER DU CANADA.

COLOMBIE-BRITANNIQUE, DIVISION DE VICE-AMIRAUTÉ. } La Reine *vs* le navire *E. B. Marvin*.

La présente est une action demandant la condamnation du navire britannique *E. B. Marvin*, son équipement, et de toutes choses se trouvant à son bord, et a été instituée, au nom de Sa Majesté, par Arthur Yerbury Moggridge, commandant du navire de S. M. *Royal Arthur*, pour la raison que, au moment de la saisie présentement mentionnée, le dit navire était sur la mer de Behring, armé et équipé au complet pour capturer des phoques à fourrures, et a fait continuellement la chasse des phoques à fourrures dans la mer de Behring depuis le 9 août 1895 jusqu'au 2 septembre 1895, et a fait

usage, durant le dit espace de temps, d'armes à feu et d'explosifs dans le but de tuer des phoques à fourrures, contrairement aux dispositions de "l'Acte d'arbitrage de la mer de Behring, 1894".

Les faits de la cause, établis devant moi, démontrent que le navire, Wm. Douglas Byers, patron, quitta le port de Victoria le 11 janvier 1895 pour le Pacifique du Nord, en une expédition de chasse aux phoques à fourrures, complètement armé et équipé de tout le gréement nécessaire à la chasse aux phoques, y compris des armes à feu et des explosifs.

Le 18 juin 1895, le capitaine Byers reçut instruction de se rendre à Attou pour y faire apposer les scellés sur ses armes à feu, et le 27 juillet il fit sa déclaratipn au capitaine Carmine, le douanier américain à Attu, lequel, après avoir dressé un inventaire des choses à bord, donna au capitaine Byers un congé permettant à son navire de se rendre à la mer de Behring dans le but d'y faire la chasse aux phoques à fourrures.

L'inventaire avec lequel le capitaine Byers s'est rendu d'Attou à la mer contenait 1,152 cartouches de cuivre chargées, 903 cartouches de cuivre vides, et 138 cartouches de papier vides. S'étant mis en route, le navire fut gagné et visité, mais laissé libre de continuer, le 21 août, par le navire des Etats-Unis, *Grant*; et par le *Perry* le 26 août; et le 2 septembre, après que les chasseurs eurent quitté le navire pour les opérations du jour, le navire des Etats-Unis *Rush* parut et l'aborda. La cargaison de 336 peaux de phoques qu'il avait à son bord fut diligemment examinée par les officiers du *Rush*; et toutes les peaux, à l'exception d'une seule, ne portaient d'autres traces que celle du harpon. Dans une peau, cependant, il y avait un trou qui peut avoir été fait par une balle ou par une chevrotine, et les officiers du *Rush* pensèrent qu'il avait été fait ainsi; et comme d'autres circonstances portaient au soupçon que des armes à feu avaient servi, une revue des manitions à bord fit constater une différence considérable avec l'inventaire; le compte fait par les officiers du *Rush* accusa 1,081 cartouches de cuivre chargées, 734 cartouches de cuivre vides, 44 cartouches de papier chargées, et 170 cartouches de papier vides, mais aucune des cartouches vides n'avait fait explosion. Vu ces circonstances, le *Marvin* fut mis sous saisie.

Les chasseurs revinrent à bord dans l'après-midi du même jour avec une nouvelle capture d'une quarantaine de phoques, tous apparemment pris d'une façon parfaitement légitime, car les chasseurs n'avaient ni armes à feu ni munitions dans leurs chaloupes.

Le navire fut conduit à Ounalaska, et là remis entre les mains du lieutenant Gorforth, du steamer de S. M. *Pheasant*, lequel compta de nouveau les munitions. Son compte différa quelque peu de celui du *Rush*; outre les cartouches chargées et vides que les officiers du navire des Etats-Unis, avaient primitivement comptées, le capitaine Byers produisit comme venant des caissons du *Marvin* deux boîtes en carton de cartouches de cuivre vides—ce qui, avec celles déjà comptées, faisant un total de 2,194 cartouches de cuivre et de papier, est le nombre, moins une, inscrit sur l'inventaire, mais différant en espèce: le compte du lieutenant Gorforth, accusant 1,104 cartouches de cuivre chargées, contre 1,152 à l'inventaire; 742 cartouches de cuivre vides, contre 903 à l'inventaire; 305 cartouches de papier vides, contre 139 à l'inventaire, et 43 cartouches de papier chargées, tandis que l'inventaire ne contenait pas de cartouches de papier chargées. Le capitaine Byers nous dit que lorsque les officiers du *Rush* firent leur compte il savait qu'il y avait plus de cartouches quelque part à bord et qu'il demanda aux officiers d'attendre le retour des chasseurs, qui savaient probablement où se trouvaient les cartouches manquantes, et que lorsque les chasseurs revinrent ils lui apprirent l'existence des cartouches, qui furent ensuite amenées des caissons. Il nous dit aussi que le compte fait à Attou et consigné à l'inventaire avait été dressé par les chasseurs, à la parole desquels on s'en est rapporté pour inscrire le nombre à l'inventaire. Il explique la différence entre les cartouches de papier et les cartouches de cuivre par la raison que les unes ont été par erreur prises pour les autres.

Je suis d'opinion que l'explication du capitaine Byers est raisonnable. En vertu de l'article 1, paragraphe 6, de l'Acte de la pêche aux phoques (Pacifique du Nord), 1893", la découverte d'instruments de pêche ou de chasse ou de peaux de phoques à bord fait retomber sur le propriétaire ou le patron du navire l'obligation de prouver que le navire n'était pas employé en contravention de la loi; mais cet acte est abrogé par celui de 1895 (lequel est entré en vigueur le 27 juin 1895), qui ne contient aucune disposition concernant l'obligation de la preuve.

En examinant les cartouches, je vois que le bout des cartouches de cuivre et celui des cartouches de papier sont absolument identiques—en cuivre—et je comprends parfaitement que, en les comptant dans les boîtes, cette erreur peut facilement avoir été commise. Je n'attache aucune importance au trou pratiqué dans la peau. M. Lubbe, un marchand de fourrures appelé à témoigner, tout en exprimant l'opinion qu'un trou indiqué par lui avait été fait par une chevrotine, en a désigné un autre tout différent qui n'avait pas été remarqué par les officiers du *Rush*. Je ne suis nullement persuadé que l'un et l'autre trous ont été pratiqués par une balle, quoiqu'ils auraient pu l'être; mais alors, même en supposant qu'ils aient été faits par une balle, il ne s'ensuit nullement que le coup de feu soit parti du *Marvin*. Au contraire, il est fort possible que, si le trou est le résultat d'une blessure occasionnée par un coup de feu, ce coup de feu peut avoir été tiré par un étranger quelque temps auparavant; car M. Lubbe nous dit que la blessure met deux ou trois semaines à se cicatriser, et il ajoute que ce n'est pas chose rare de trouver des masses d'anciennes blessures dans des peaux de phoques tirés à l'aide du harpon ou d'autres engins. Le capitaine Byers, qui a donné sa déposition sans détour et sans équivoque, affirme qu'il n'a pas été tiré un seul coup de feu; et le fait que les chasseurs sont revenus après la saisie sans armes ni munitions, l'autre fait que toutes les autres peaux ne portaient aucune trace de plomb, l'exactitude du compte composé avec l'inventaire à une exception près—corroborent fortement son affirmation.

Je crois que la différence constatée d'abord dans le nombre et l'espèce entre les munitions trouvées et celles inscrites à l'inventaire provoquait un moyen suffisant pour pratiquer l'arrestation; mais cette circonstance de soupçon a été, je crois, suffisamment expliquée par le capitaine Myers.

En conséquence, l'action est déboutée sans frais.

LA "BEATRICE"

fut saisie par le navire des Etats-Unis *Rush* sous la latitude 55° 1', longitude 168° 50' ouest, à environ 29 milles en dehors de la zone de 60 milles dans la mer de Behring.

La raison donnée pour cette saisie est la suivante, inscrite sur le certificat d'enregistrement: "La goélette *Beatrice* a été saisie par le cotre de la douane des Etats-Unis *Rush*, pour violation de l'article 5 de la sentence arbitrale de Paris, en n'inscrivant pas correctement la capture de phoques dans son livre de bord officiel."

Il paraît, cependant, que l'accusation portée contre le navire n'était pas tant que le patron n'avait pas inscrit correctement la capture de phoques dans le livre de bord officiel, ou les inscriptions qui avaient été faites furent trouvées très exactes—que d'avoir laissé quelques jours s'écouler entre la date de l'inscription et celle de l'abordage de son navire par l'officier des Etats-Unis.

Le capitaine expliqua que quoique le livre de bord officiel de la timonerie n'eût pas d'inscriptions jusqu'à date, son registre ou mémorandum était correct, et que la transcription en avait été faite dans le livre de bord à midi le jour où il fut abordé vers huit heures a.m.

L'article sur lequel on s'est appuyé pour opérer la saisie se lit comme suit :—

Art. 5.—Les patrons de navires faisant la pêche des phoques à fourrures inscriront correctement dans leur livre de bord officiel la date et l'endroit de chaque opération de pêche, ainsi que le nombre et le sexe des phoques capturés chaque jour. Ces inscriptions seront communiquées par chacun des deux gouvernements à l'autre à la fin de chaque campagne de pêche.

Lu en rapport avec l'Acte de la Marine Marchande, qui s'applique à toutes les inscriptions faites dans le journal de bord sur les navires faisant la pêche du phoque, il est difficile de concevoir comment cet article a pu servir de motif pour saisir le navire.

Au lieu d'exiger que toutes les inscriptions soient faites dans le livre de bord le jour où l'événement arrive, la loi vise spécifiquement leur insertion à une date subséquente et autorise même de faire les inscriptions 24 heures après l'arrivée au port final de congé.

Il est donc évident que les pêcheurs pourraient, avec autant de raison et de justesse, prétendre à une extrême application de la loi, que les autorités des Etats-Unis à une autre interprétation extrême.

Une autre question soulevée par cette saisie est celle de la responsabilité même du navire au sujet des inscriptions dans les livres de bord, les délits de cette nature étant punissables par l'imposition d'une amende au patron.

Lorsque la cause fut soumise au tribunal, la cour débouta l'action pour condamnation, avec frais, et ordonna un arbitrage pour décider des dommages-intérêts auxquels le navire a droit pour arrestation et détention illégales.

Voici le texte du jugement :—

DANS LA COUR D'ÉCHIQUIER DU CANADA.

COLOMBIE-BRITANNIQUE, DISTRICT D'AMIRAUTÉ, 18 novembre 1895. } La Reine *vs* le navire *Beatrice*, son équipement et toutes choses à bord.

L'accusation portée contre le *Beatrice* est à l'effet que, tandis qu'il faisait la pêche aux phoques, le patron n'a pas inscrit dans son livre de bord la date et l'endroit de chaque opération de pêche, ainsi que le nombre et le sexe des phoques capturés chaque jour, ainsi que voulu par "l'Acte d'arbitrage de la mer de Behring, 1894". Aucun autre délit n'est mis à la charge du navire, et pour le délit plus haut mentionné la présente action est intentée à l'effet de confisquer le navire, son équipement et toutes choses à son bord.

Il paraît que la *Beatrice* a fait la pêche aux phoques depuis le 2 jusqu'au 20 d'août, et qu'à cette dernière date elle fut saisie par le navire des Etats-Unis *Rush*. Il paraît aussi que les inscriptions ont été régulièrement faites dans le livre de bord jusqu'au 14 d'août inclusivement, mais aucune depuis, bien que des phoques à fourrures aient été capturés chaque jour subséquent.

L'article 5 des dispositions annexées de "l'Acte d'arbitrage de la mer de Behring, 1894", prescrit que les patrons de navires faisant la pêche aux phoques à fourrures doivent inscrire correctement dans leur livre de bord la date et l'endroit de chaque opération de pêche, ainsi que le nombre et le sexe des phoques capturés chaque jour. Le paragraphe 3 de l'article 1 décrète que les disposition de l'Acte de

la Marine Marchande, 1854 (y compris les dispositions pénales), s'appliquent à tout navire faisant la pêche des phoques à fourrures ; et l'article 281 de l'Acte de la Marine Marchande, 1854, stipule que toute inscription dans le livre de bord doit être faite aussitôt que possible après que s'est produit l'événement qu'elle note, et que, si elle n'est pas faite le jour même de l'événement, elle doit être faite et datée de façon à indiquer la date de l'événement, et qu'en aucun cas une inscription se rattachant à un événement survenu avant l'arrivée du navire à son port de congé ne doit être faite après plus de vingt-quatre heures après l'arrivée.

En vertu de l'article 1, paragraphe 2, de "l'Acte d'arbitrage de la mer de Behring, 1894"—"s'il se commet une infraction à l'acte (et les dispositions annexées font partie de l'acte), le navire employé à la commission de la dite infraction, et son équipement, et tout ce qui se trouve à son bord, sont passibles d'être confisqués au bénéfice de Sa Majesté, de la même manière que si cette infraction avait été commise en vertu de l'article 103 de l'Acte de la Marine Marchande, 1854."

Supposant que la contravention de la loi soit due à la négligence du patron à bien tenir son livre de bord, peut-on dire que le navire était "employé" à la dite contravention, car ce n'est que quand il est employé à la contravention qu'il est passible de confiscation ?

Si la contravention a consisté en la capture de phoques à une époque ou à un endroit défendu, ou d'une manière prohibée, on peut dire avec raison que le navire était "employé" à la contravention. Mais la tenue du livre de bord est une autre affaire—c'est l'attribution du patron. Je ne vois pas comment on puisse dire que le navire était employé à tenir le livre de bord, ou qu'il ait omis de le tenir.

Mais en dehors de cela, suivant les dispositions générales du paragraphe 2, qui, entre autres choses, impose la confiscation d'un navire employé en contravention de l'acte, le paragraphe 3, qui dit que les dispositions de l'Acte de la Marine Marchande, 1854, relatives aux livres de bord officiels (y compris les dispositions pénales), s'appliquent à tout navire faisant la pêche des phoques à fourrures —est-il applicable ici ? Les dispositions pénales de l'Acte de la Marine Marchande (article 284) soumettent seulement le patron à une peine particulière pour n'avoir pas tenu le livre de bord officiel, et cette peine est une amende de cinq livres, ou de trente livres, selon le délit. Ni peine ni confiscation ne s'applique au navire. La disposition particulière de l'Acte de la Marine Marchande, infligeant une amende au patron seulement, paraît être incompatible avec les dispositions générales du paragraphe 2 de l'acte 1894 qui impose la saisie ; les choses étant ainsi, et suivant la règle d'interprétation établie dans Churchill *v.* Crease, 5 Bing, 180 ; Pinkerton *v.* Cook, 16 M. et W., 615, et Taylor *v.* Olaham, L.R. 4, ch. D., 359, le paragraphe 2 imposant la confiscation du navire doit être interprété comme exceptant expressément une contravention par l'omission de tenir le livre de bord. Par conséquent, le navire n'est pas sujet à poursuite, bien que le patron puisse être puni par une amende.

Mais je ne suis aucunement persuadé que le patron ait commis une omission coupable au sujet du livre de bord et qu'il mérite punition de ce chef. Comme je l'ai déjà fait observer, en vertu de l'article 281 de l'Acte de la marine marchande, chaque inscription dans un livre de bord officiel doit être faite aussitôt que possible après l'événement qu'elle note.

"Aussitôt que possible" veut dire "dans un espace de temps raisonnable", Atwood *v.* Emery, 1, C. B., N. S., 110 ; Cannel *v.* Beaven Ins. Co., 39, U. C., Q. B. S ; Holt *v.* Western Assurance Co., 19, U. C., Q. B. 326 ; et ce qui est un temps raisonnable doit dépendre des faits qui gouvernent la cause dans laquelle la question surgit.

Ici il a été mis en preuve que le capitaine tenait un livre de compte avec ses chasseurs, lesquels sont payés selon le nombre de phoques capturés, et que ce livre était tenu dans la cabine, toujours ouvert et servant constamment, et qu'on y inscrivait chaque jour les détails de la capture. De plus, le capitaine tenait le livre de bord dans lequel sont entrées chaque jour les particularités du voyage autres que la capture des phoques, tandis que le livre de bord officiel était tenu sous clef. L'équipage, à part les chasseurs, comprenait seulement le capitaine, le second et le cuisinier. Les chasseurs partaient dans leurs chaloupes à cinq heures a.m., et généralement ils restaient dehors jusqu'au soir, et les trois hommes de l'équipage laissés à bord employaient bien leur temps, surtout par les grosses mer et la brume, à la conduite du navire et à tenir les chaloupes à portée de la vue ou de l'ouï.

Le soir, lorsque les chaloupes arrivaient, le capitaine faisait sur le pont l'inventaire des captures, et il descendait ensuite les inscrire dans le livre de compte. Lorsque le temps lui accordait une relâche de ses autres fonctions, le capitaine faisait des inscriptions daus son livre de bord officiel qui, en ce cas, était complet jusqu'au 14 août inclusivement.

Le livre de bord du navire constate que, entre les 15 et 20 août, le temps a été très brumeux et sale. Vu ces circonstances, je ne puis dire que le capitaine ait laissé s'écouler un espace de temps déraisonable sans faire des inscriptions dans le livre de bord officiel.

Pour ces raisons, je suis d'opinion que l'action pour condamnation ne tient pas debout, et comme, à mon avis, l'accusation sur laquelle le navire a été arrêté comportait une chose pour laquelle une arrestation ne pouvait avoir été faite légalement, il n'existe pas de cause raisonnable motivant l'arrestation, et comme le navire a été arrêté dans l'exercice d'un emploi légal et profitable, il a droit au recouvrement de dommages-intérêts.

En conséquence, je déboute l'action pour condamnation, avec frais, et j'ordonne un recours quant aux dommages-intérêts auxquels le navire a droit pour arrestation et détention illégales.

Il est représenté que les propriétaires des goélettes *E. B. Marvin* et *Beatrice* ont éprouvé des pertes graves par la saisie et par l'interruption du voyage. La perte réelle de la *E. B. Marvin* seule, en supposant que les captures de ce navire auraient été en moyenne comme celles d'un autre navire de dimensions, classe et équipement semblables, sera probablement entre $5,000 et $10,000.

CAUSES DES GOÉLETTES "WANDERER" ET "FAVOURITE".

Il a été question dans le rapport de 1894, p. 145, de la saisie de ces goélettes opérée par les autorités des Etats-Unis en 1894, pour avoir eu chacune à leur bord un fusil ne portant pas les scellés.

Il a été démontré que la conduite des autorités des Etats-Unis n'était pas justifiable dans la circonstance, vu les mesures prises par le gouvernement impérial pour donner effet à la sentence arbitrale rendue par le tribunal de Paris. Il a été dit aussi que le gouvernement de Sa Majesté avait fait de promptes représentations à ce sujet, tandis que des réclamations en compensation pour pertes et dommages avaient été produites par les propriétaires des navires.

La nature des réclamations produites est pour interruption du voyage et perte de captures en résultant, basée sur les captures moyennes de navires de mêmes classe et équipement qui, cette année-là, avaient fait leur campagne sans interruption.

D'après tous les renseignements qu'il a été possible de recueillir au sujet de ces saisies, il ne paraît exister aucune preuve même d'une tentative d'opérations illégales de la part des deux navires. La seule accusation portée contre eux était la présence d'un fusil non scellé à leur bord, tandis que la convention en vertu de laquelle les fusils devaient être scellés laissait l'apposition des scellés entièrement au gré du patron du navire, et même alors la précaution n'était obligatoire que pendant la période de clôture établie pour les phoques.

Donc, en ce qui concerne la *Favourite*, la convention était inapplicable, même dans sa forme facultative, puisque la goélette était saisie pour prétendu délit commis en temps de pêche; tandis que le capitaine de la *Wanderer* avait fait apposer les scellés sur ses instruments de chasse, et que le seul fusil non scellé était la propriété personnelle du second du navire.

Il paraît que ces réclamations en faveur de ces navires ont été présentées au gouvernement des Etats-Unis.

LA CAUSE DU STEAMER "COQUITLAM".

On trouvera une revue de cette cause dans les rapports du département, 1892, Part II., Pêcheries, page 56, et 1894, page 151. Il était dit dans ce dernier que la cause devait être entendue devant la cour d'appel des Etats-Unis à San-Francisco au commencement de la présente année.

Cependant, l'audition n'a eu lieu qu'à la session d'automne, alors que fut soulevée la question de juridiction de la cour sur le point concernant la limite maritime à laquelle s'étend la juridiction des Etats-Unis.

Le tribunal d'appel renvoya la cause à la cour suprême des Etats-Unis pour la raison qu'il n'avait pas le pouvoir de juger une question internationale.

Le certificat de la cour d'appel se lit comme suit:—

(16094)

COUR SUPRÊME DES ÉTATS-UNIS.

SERVICE D'OCTOBRE, 1895.

N° 804.

LE STEAMER *COQUITLAM*, ETC., THOMAS EARLE ET LA CIE DE NAVIRES UNION, RÉCLAMANTS, APPELANTS.

VS

LES ÉTATS-UNIS.

Sur certificat de la cour d'appels des Etats-Unis pour le neuvième circuit.

INDEX :

JUDD ET DETWEILER, imprimeurs, Washington, 9 décembre 1895.

LE STEAMER *COQUITLAM*, ETC., *VS* LES ÉTATS-UNIS.

A une session régulière, savoir, la session d'octobre A.D. 1895 de la cour d'appels des Etats-Unis pour le neuvième circuit, tenue au palais de justice, dans la cité et le comté de San-Francisco, lundi, le quatrième jour de novembre, en l'année de notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-quinze.

Présent :—L'honorable Joseph McKenna, juge de circuit ; l'honorable William B. Gilbert, juge de circuit.

Le steamer *Coquitlam*, etc., Thomas Earle et la Compagnie de navires Union, réclamants, appelants. } N° 200.

VS

LES ÉTATS-UNIS.

Comme il appert que la cause ci-dessus intitulée a été en temps régulier et en la manière prescrite par l'acte établissant les cours de circuit des Appels, a été interjetée en appel à ce tribunal du décret de la cour de district d'Alaska rendu le 18e jour de décembre 1893, et que la dite cause est une action intentée devant la cour d'amirauté par les Etats-Unis pour la confiscation du steamer *Coquitlam* parce qu'il a soit disant violé les lois douanières des Etats-Unis, et que la compétence de ce tribunal à entendre et juger le dit appel est contestée par l'intimé pour deux raisons : la première, parce que ce tribunal n'a pas juridiction à recevoir le dit appel en vertu des dispositions de l'article 6 de l'acte créant les cours de circuit d'appels pour la raison que la dite cour de district d'Alaska n'est pas une cour de district dans le sens du dit article, et n'est pas une cour de district appartenant à ce circuit ; et la seconde, parce que la dite cour de district d'Alaska n'est pas une cour suprême d'un Territoire dans le sens de l'article 15 du dit acte et du règlement de la cour suprême assignant les appels de la cour suprême du dit territoire à ce tribunal :—

Et comme il appert qu'il y a d'autres appels dans des causes de l'amirauté de la dite cour de district d'Alaska actuellement pendants devant ce tribunal, et qu'il est important que la question de juridiction de ce tribunal à recevoir ces appels soit promptement et finalement décidée, et ce tribunal ayant des doutes sur la décision de cette question :

Il est ordonné que la dite question de savoir si ce tribunal a juridiction d'entendre l'appel en la cause soit, et elle est par la présente renvoyée à la cour suprême des Etats-Unis pour décision, et que le greffier transmette immédiatement une copie de la présente, portant le sceau de ce tribunal, au greffier de la cour suprême des Etats-Unis.

Je, Frank D. Moncton, greffier de la cour de circuit d'appels des Etats-Unis pour le neuvième circuit, certifie par la présente que ce qui précède est une copie complète, vraie et correcte d'un ordre inscrit ce jour dans la cause intitulée " Le steamer *Coquitlam*, etc., Thomas Earle, et la Compagnie de navires Union, réclamants, appelants, *vs* les Etats-Unis", tel que couché sur les minutes de notre dite cour de circuit d'appels des Etats-Unis.

Attesté par ma signature et le sceau de la dite cour de circuit d'appels ce 4e jour de novembre A.D. 1895.

(Sceau de la cour de circuit d'appels des Etats-Unis, neuvième district).

F. D. MONCTON, *greffier.*

Endos. Cause n° 16,094, cour de circuit d'appels des Etats-Unis, neuvième circuit. Session n° 804. Le steamer *Coquitlam*, etc., Thomas Earle et la Compagnie de navires Union, réclamants, appelants, *vs* les Etats-Unis. Certificat, produit le 27 novembre 1895.

La seule question soumise à la cour suprême et provoquée par le certificat est donc celle de savoir si la cour d'appel a juridiction sur les jugements rendus par la cour de district d'Alaska ; mais il paraît que les avocats des propriétaires du navire ont pris des mesures pour pousser l'affaire jusqu'au bout, et ils ont porté la cause en cour suprême en temps voulu.

LES RÉCLAMATIONS DE LA MER DE BEHRING.

A la page 146 du rapport de l'année dernière il était démontré que cette partie de la question en était arrivée au point où la résolution affectant les crédits nécessaires au règlement des réclamations par le paiement d'une somme ronde convenue, avait été rejetée par le Congrès des Etats-Unis et laissait l'affaire être l'objet d'une nouvelle correspondance diplomatique entre les deux gouvernements.

Au mois de septembre dernier la Chambre des Communes impériales fut saisie d'un document parlementaire contenant la correspondance échangée depuis le mois de mai 1894 jusqu'à celui d'août 1895, au sujet du règlement des réclamations et embrassant cette phase particulière de la question.

Le *Times*, de Londres, parlant de ces documents, faisait de la question le résumé suivant que nous reproduisons ici parce qu'il contient un sommaire concis d'une matière passablement volumineuse :—

Le 10 mai 1894, lord Kimberly, après s'être inspiré au ministère des colonies, télégraphia à sir J. Pauncefote des instructions à l'effet d'engager le gouvernement des Etats-Unis à entamer des négociations et à demander par télégraphe le délégué du Canada. Le 12 juin sir J. Pauncefote envoya au secrétaire d'Etat des Etats-Unis une liste des réclamations canadiennes, lesquelles s'élevaient en totalité à $542,169, ou, avec intérêt, à $700,000. Le secrétaire d'Etat suggéra le règlement de ces réclamations par le paiement d'une somme ronde ; si cette proposition était acceptée, le gouvernement canadien devait envoyer un expert à Washington pour débattre la somme. La somme ronde offerte était de $400,000, tandis que le Canada réclamait $450,009 ; après débats, celle de $425,000 fut convenue. La correspondance concernant la somme ronde fnt soumise à la Chambre des Représentants au mois de janvier de la présente année, et rejetée par elle au mois de février. Là-dessus sir J. Pauncefote reçut instruction de demander la reprise des négociations au sujet de la convention, ce à quoi il fut répondu que les Etats-Unis étaient prêts à reprendre les négociations, mais que la convention ne pourrait pas être soumise au Congrès avant le mois de décembre. Jusqu'au 16 avril les dépêches concernaient principalement un compte rendu des négociations au sujet de la convention, et la résolution du sénateur Morgan proposant l'institution d'une commission chargée d'étudier l'obligation des Etats-Unis de payer les réclamations, ainsi que l'obligation de la Grande-Bretagne et du Canada. Un sommaire de la note du sénateur Morgan sur l'obligation des Etats-Unis fut aussi transmis. La correspondance cesse ensuite entre le 16 avril et le 31 août, date où lord Salisbury avait pris la direction des affaires étrangères. Dans sa letttre à sir J. Pauncefote, qui était alors retourné à son poste, lord Salisbury renferme une note exposant un peu plus longuement quelques-uns des points à l'appui des réclamations déjà mentionnées dans les dépêches de sir J. Pauncefote. Lord Salisbury dit que les arguments de sir J. Pauncefote produits à l'appui des réclamations ont l'entière approbation du gouvernement de Sa Majesté, et que la tentative du sénateur Morgan de les contester repose en grande partie sur des malentendus. Lord Salisbury n'a pas de doute que lorsque tous les faits seront mis devant le public des Etats-Unis, l'obligation de ce pays, qui n'a jamais été niée par le gouvernement, sera généralement reconnue et en dedans et en dehors du Congrès. Les passages suivants de la note de lord Salisbury peuvent être cités :—

L'exposé communiqué à la presse par le sénateur Morgan ignore entièrement le fait que les cinq questions soumises aux arbitres, conformément à l'article vi du traité du 21 février 1892, couvraient toutes les raisons invoquées en faveur du gouvernement des Etats-Unis pour justifier les saisies qui avaiet donné lieu aux réclamations. Ceci ressort abondamment, non seulement de la correspondance qui a conduit à la rédaction de ces questions, mais aussi des procédures du tribunal.

Les saisies étaient, de fait, des actes formels du gouvernement des Etats-Unis dans l'exercice des droits et de la juridiction qu'il réclamait, et le tribunal, en déclarant qu'il n'avait pas de titres à ces droits et à cette juridiction, déclarait nécessairement que les pertes et dommages infligés à des sujets britanniques, sous le couvert de ces droits et de cette juridiction, étaient injustifiables ; et comme il avait jugé que les saisies avaient été faites par ordre du gouvernement des Etats-Unis, sa décision constatait une déclaration que le gouvernement des Etats-Unis ayant infligé un tort injustifiable était passible de payer une compensation de ce tort.

Que ce fût là l'opinion des arbitres et de ceux qui conduisaient la cause au nom du gouvernement des Etats-Unis, les procédures du tribunal le démontrent clairement.

Il est bon de rappeler que le traité d'arbitrage fut signé en 1892, et que le tribunal ou le cour d'arbitrage se réunit à Paris en 1893. Les conclusions finalement proposées par l'agent de la Grande-Bretagne et acceptées comme prouvées par l'agent des Etats-Unis, soumises au tribunal et rendues par lui à l'unanimité, " y compris le sénateur Morgan, par conséquent ", sont alors citées, puis la note continue :

On verra par ces conclusions que la question de justification était définitivement résolue par la décision des cinq questions, et que les seules négociations en vue étaient " des négociations quant à l'obligation des Etats-Unis de payer les sommes mentionnées dans l'annexe (C) de la cause britannique ", et non pas simplement des négociations quant à l'obligation du gouvernement des Etats-Unis de payer des compensations ; et, de plus, que les seules réserves faites au nom du gouvernement des Etats-Unis étaient " les questions relatives à la valeur des dits navires ou de leur contenu, ou des uns ou de l'autre, et la question de savoir si les navires mentionnés dans l'annexe de la cause britannique, ou aucun d'eux, étaient en tout ou en partie la propriété réelle de citoyens des Etats-Unis ".

Les éminents avocats et hommes d'Etat chargés de conduire la cause des Etats-Unis n'ont certainement jamais pensé que la décision des arbitres ne serait point acceptée comme confirmant l'obligation des Etats-Unis, sauf sur les points expressément réservés dans les conclusions des faits.

Le mémorandum de lord Salisbury conclut :—

" Les réclamations de la mer de Behring sont nées de l'action directe du gouvernement des Etats-Unis—action qu'un tribunal international a déclaré être tout à fait injustifiable. Elles sont produites, non pour des profits basés sur les résultats de campagnes profitables, mais sur les résultats réels des campagnes qui leur ont donné naissance. Quelques-uns des réclamants n'ont pas seulement perdu leur propriété, ils ont aussi souffert de l'emprisonnement sous un climat rigoureux."

Les arrangements intervenus entre les deux gouvernements pour le paiement d'une somme ronde s'élevant à un peu plus de la moitié des réclamations produites, sans la moindre allouance pour intérêt, ne peuvent être regardés autrement que comme un règlement favorable aux Etats-Unis, si l'on se sou-

vient que les réclamations étaient pendantes depuis dix ans, et que plus d'un an s'était écoulé depuis que les arbitres avaient rendu leur décision.

Il n'est pas facile de croire que si l'ancien Congrès avait parfaitement connu les circonstances il aurait refusé de sanctionner une proposition aussi raisonnable, recommandée par le gouvernement fédéral, ou qu'il aurait refusé même un crédit pour le paiement des réclamations, sujet à l'examen de ces dernières par une commission instituée dans ce but, ou pour les simples frais de cette commission.

Les négociations qui se poursuivaient dans le but d'établir une convention chargée de fixer les réclamations ont été interrompues, on le voit, par l'offre spontanée du gouvernement des Etats-Unis de régler les réclamations en payant une somme ronde au gouvernement de Sa Majesté, offre qui a été regardée de tous côtés comme un moyen très expéditif et économique de régler ce différend qui dure depuis si longtemps.

L'inhabileté du gouvernement des Etats-Unis à en arriver à la solution proposée a remis en question les termes d'une convention nécessaire.

En conséquence on reprit dans ce but des négociations dont le résultat fut une convocation qui eut lieu à Washington au mois d'octobre de la présente année et à laquelle le Canada fut représenté par son premier ministre et le ministre de la justice.

A cette conférence fut arrêtée la base des conditions de renvoi, et depuis une correspondance diplomatique considérable a été échangée au sujet des termes précis de la convention pour l'institution d'une commission.

Finalement on arrêta un projet de rédaction qui sera bientôt présenté au Congrès des Etats-Unis pour approbation avant ratification formelle par les gouvernements respectifs.

Il n'a pas encore été officiellement publié une liste détaillée des réclamations de la mer de Behring, et comme le gouvernement impérial et celui des Etats-Unis ont, cette année, inclu une liste complète dans les documents du parlement et de l'exécutif qu'ils ont déposés, ces réclamations sont publiées dans le présent rapport pour renseignement général.

LISTE ET SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS.

Note des additions et modifications faites depuis que la liste des réclamations britanniques a été présentée pour compensation de la saisie de navires britanniques sur la mer de Behring.

"ADA".

Réclamation du patron, capitaine Gaudin, pour pertes et dommages personnels.. $3,000

Par suite d'une erreur commise par l'agent du propriétaire de l'*Ada*, cette réclamation ne se trouvait pas avec celles qui furent inscrites en rapport avec ce navire. Le capitaine Gaudin croyait qu'elle y était, et c'est seulement en voyant la liste imprimée des réclamations britanniques qu'il s'aperçut qu'elle n'y était point. Tout de suite il demanda que l'omission fût réparée et que sa réclamation fût ajoutée à la liste, et le gouvernement de Sa Majesté, après avoir fait prendre des renseignements, décida que sa demande fût accordée.

En conséquence, la réclamation du capitaine Gaudin fut ajoutée à la liste des réclamations produites au sujet de la goélette *Ada*.

"HENRIETTA".

[Saisie par le navire de guerre des Etats-Unis *Yorktown*, le 4 septembre 1892.]

Valeur du navire	$ 4,000
Valeur du gréement et de l'équipement	3,000
Valeur de 420 peaux de phoques, à $18	7,560
Valeur du reste de la capture entière de toute la campagne dans la mer de Behring par trois chaloupes et trois canots, savoir, 561 peaux, à $18	10,098
Frais de justice et frais personnels dans la défense de l'action intentée contre le navire et la cargaison à Sitka, ainsi que dans la préparation et l'envoi de cette réclamation	2,000
Réclamation du propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à la date du paiement	26,558

Le secrétaire d'Etat des Etats-Unis déclara que le jour où la *Henrietta* fut remise à son capitaine, le gouvernement des Etats-Unis cessa de porter toute responsabilité ou d'exercer tout contrôle au sujet de ce navire, et que " par conséquent " il ne pouvait se rendre à la demande du gouvernement de Sa Majesté la *Henrietta* dans un port britannique pour y subir un procès ; mais il ajouta que la réclamation de son propriétaire pour compensation recevrait considération lorsqu'elle serait présentée.

En conséquence de quoi la réclamation en question fut ajoutée à la liste générale des réclamations britanniques.

" BLACK DIAMOND."

(Réclamation additionnelle présentée par le patron, M. Henry Paxton, pour dommages allégués avoir été subis par le fait que cette goélette avait été chassée de la mer de Behring en 1886 par les autorités des Etats-Unis.)

Evaluation de la capture d'août 1886, 1,000 peaux à $7.50 chaque (prix des peaux à Victoria pendant l'année de 1886.) $7,500

Cette réclamation fut envoyée trop tard pour être insérée dans la liste générale des réclamations britanniques. Vu le long espace de temps écoulé depuis la commission de l'acte qui avait donné lieu à la plainte, le gouvernement de Sa Majesté crut devoir faire rechercher les raisons du retard à présenter la réclamation. Le motif allégué fut que, à l'époque de la saison du navire, les co-propriétaires, qui étaient au nombre de trois, doutaient qu'une demande de redressement adressée au gouvernement des Etats-Unis fût reçue. L'année suivante l'un des propriétaires se perdit en mer, un autre quitta le pays, et ce ne fut qu'après la publication de la sentence arbitrale que le propriétaire survivant consulta un avocat, qui lui dit qu'il avait une bonne et équitable réclamation pour compensation. La réclamation fut alors dressée et présentée de suite.

Le gouvernement de Sa Majesté apprit aussi de l'avocat en question que le fait que le *Black Diamond* avait été abordé par des douaniers des Etats-Unis et chassé de la mer de Behring en 1886 est consigné aux archives de la douane d'Unalaska, et qu'un protêt régulier avait été fait par le patron du navire en arrivant à Victoria.

Vu ces circonstances, le gouvernement de Sa Majesté jugea que les raisons invoquées pour expliquer le retard étaient bonnes, et ordonna que la réclamation fût présentée au gouvernement des Etats-Unis avec les autres réclamations de ce genre.

" JUANITA."

On observa que la première réclamation du propriétaire de la *Juanita*, qui était de $14,695, a été modifiée et portée à $17,697.66.

La raison de ce changement est que le propriétaire avait fait son premier état sur la base de $8 par peau, tandis qu'il a été constaté par la suite que les peaux avaient été vendues à San-Francisco au prix de $9.67 en moyenne par peau.

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

Liste et sommaire des réclamations pour compensation au sujet de la saisie de navires britanniques sur la mer de Behring par les autorités des Etats-Unis.

"CAROLENA."

[Saisie par le navire des E.-U. *Corwin*, 1er août 1886.]

Pour—	Somme réclamée par le propriétaire.
Valeur du navire, 32 tonneaux	$4,000 00
Valeur de l'équipement (inconsommable)	3,002 89
Assurance	352 50
Gages de l'équipage jusqu'au jour de la saisie	1,832 22
Passage de l'équipage de San-Francisco à Victoria	71 72
Passage du second, de Sitka à Victoria, après sa remise en liberté	100 00
Dépenses personnelles du propriétaire	250 00
Frais de justice	1,250 00
Capture (estimée) de phoques en 1886	16,667 00
	27,526 33
A déduire, valeur consommée dans un voyage complet	3,213 32
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	24,313 01

"THORNTON."

[Saisi par le navire des E.-U. *Corwin*, 1er août 1886.]

Valeur du navire, 78 tonneaux	6,000 00
Valeur de l'équipement (inconsommable)	2,941 63
Assurance	591 40
Gages payés à l'équipage jusqu'au jour de la saisie	1,370 04
Prix du passage de l'équipage de San-Francisco à Victoria	177 16
Prix du pass. de l'équip. et dép. du capit. et du second après rem. en liberté, Sitka à Victoria.	200 00
Dépenses personnelles des propriétaires	1,000 00
Frais de justice	1,250 00
Capture (estimée) de phoques en 1886	16,667 00
	30,197 23
A déduire, valeur consommée dans un voyage complet	3,379 58
Réclamé par les propriétaires, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	26,817 65

"ONWARD."

[Saisi par le navire des E.-U. *Corwin*, 2 août 1886.]

Valeur du navire, 94 tonneaux	4,000 00
Valeur de l'équipement (inconsommable)	1,778 69
Assurance	260 00
Gages payés pour voyage	1,820 00
Prix du passage, etc., du patron et du second	200 00
Dépenses personnelles du propriétaire	250 00
Frais de justice	1,250 00
Capture (estimée)	16,667 00
	26,225 69
A déduire, valeur consommée dans un voyage complet	2,955 98
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	23,269 71

"FAVOURITE."

[Avertie en dehors de la mer de Behring par le navire des E.-U. *Corwin*, 2 août 1886.]

Capture perdue (estimée) à 1,000 phoques	7,000 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	7,000 00

Liste et sommaire des réclamations pour compensation, etc.—*Suite.*

"W. P. SAYWARD."

[Saisi par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 9 juillet 1887.]

Pour—	Somme réclamée par le propriétaire. $ c.
Prix du passage de l'équipage, etc	255 00
Prix du passage des officiers	250 00
Frais de justice des propriétaires,	850 00
Capture probable de phoques, 1887, 3,500 phoques, à $5.50	19,250 00
Pertes par détention, du 1er octobre 1887 au 1er février 1888	1,200 00
Perte de profits de la saison 1888 (du 1er février au 1er octobre)	6,000 00
Dépenses personnelles des propriétaires	250 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	28,055 00
Coût de la poursuite devant la cour suprême des Etats-Unis, saisie du *W. P. Sayward*	62,847 12
Total	90,902 12

"GRACE."

[Saisie par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 17 juillet 1887.]

Valeur du navire, 182 tonneaux	12,000 00
Equipement inconsommable	1,742 57
Prix du passage du patron et de l'équipage	200 00
Dépenses personnelles des propriétaires	250 00
Frais de justice	850 00
Capture probable, 1887, 4,200 phoques, à $5.50	23,100 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	38,142 57

"ANNA BECK."

[Saisie par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 28 juin 1887.]

Valeur du navire	8,000 00
Equipement inconsommable	977 50
Prix du passage du patron et de l'équipage	460 54
Dépenses personnelles du propriétaire	250 00
Frais de justice	850 00
Capture probable de phoques, 1887, 3,150, à $3.50	17,325 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	27,863 04

"DOLPHIN."

[Saisi par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 12 juillet 1887.]

Valeur du navire, 174 tonneaux	12,000 00
Valeur de l'équipement (inconsommable)	2,051 50
Prix du passage du patron et de l'équipage	300 00
Dépenses personnelles du propriétaire	250 00
Frais de justice	850 00
Capture probable, 1887, 4,500, à $5.50	24,750 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	40,201 50

LISTE et sommaire des réclamations pour compensation, etc.—*Suite.*

"ALFRED ADAMS."

[Saisie par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 10 juillet 1887.]

Pour—	Somme réclamée par le propriétaire.
	$ c.
Valeur de l'équipement saisi	683 00
Dépenses personnelles	200 00
Frais de justice	300 00
Capture probable, 3,500, à $5.50	19,250 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	20,433 00

"ADA."

[Saisie par le navire des E.-U. *Bear*, 25 août 1887.]

Valeur du navire, 68 tonneaux	7,000 00
Valeur de l'équipement (inconsommable)	2,500 00
Passage, etc., du patron	100 00
Dépenses personnelles	250 00
Frais de justice	850 00
Capture probable, 1887, 2,876, à $5.50	15,818 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	26,518 00

"TRIUMPH."

[Averti de ne pas entrer dans la mer de Behring par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 4 août 1887.]

Abordage illégal et recherche du *Triumph*, tel qu'exposé dans l'affidavit	2,000 00
1,000 peaux de phoques	8,000 00
Frais de justice et autres	250 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	10,250 00

"JUANITA."

[Saisie par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 31 juillet 1889.]

620 peaux de phoques, à $8	4,960 00
Balance de la capture (estimée) pour 1889, à $8	9,424 00
Harpons, etc	36 00
Nouveaux papiers de bord	25 00
Frais de justice et autres	250 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	14,695 00
Pour réclamation amendée, *voir* l'acte mémorandum	17,697 66

"PATHFINDER."

[Saisi par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 29 juillet 1889.]

854 peaux saisies, et balance (estimée) de la capture (1,246), à $12.25 la peau	25,725 00
Fusils, etc., saisis	765 00
Papiers de bord	25 00
Frais de justice	250 00
Réclamé par le propriétaire avec intérêt à 7 pour 100 jusqu'à date du paiement	26,765 00

LISTE et sommaire des réclamations pour compensation, etc.—*Suite.*

"TRIUMPH."

[Averti en dehors de la mer de Behring par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 11 juillet 1889.]

Pour—	Somme réclamée par le propriétaire.
	$ c.
Capture (estimée) de phoques de 2,500, à $8 la peau	19,424 00
Frais de justice et autres	250 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	19,674 00

"BLACK DIAMOND."

[Saisi par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 11 juillet 1889.]

76 peaux saisies, à $8	608 00
2,024 peaux, balance de la capture (estimée), à $8	16,192 00
Carabines, harpons, etc., saisis	110 00
Nouveaux papiers de bord	25 00
Frais de justice et autres	250 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	17,185 00

"LILY."

[Saisie par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 6 août 1889.]

333 peaux saisies, à $8	2,664 00
Balance de la capture, 1,767, à $8	14,136 00
Harpons et sel saisis	101 00
Nouveaux papiers de bord	25 00
Frais de justice et autres	250 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	17,176 00

"ARIEL."

[Averti en dehors de la mer de Behring par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 30 juillet 1889.]

Balance de la capture (estimée) de 2,000 (1,156), à $8	9,248 00
Frais de justice et autres	250 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	9,498 00

"KATE."

[Averti en dehors de la mer de Behring par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 13 août 1889.]

Balance de la capture	10,960 00
Frais de justice et autres	250 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	11,210 00

LISTE et sommaire des réclamations pour compensation, etc.—*Suite.*

"MINNIE."

[Saisie par le navire des E.-U. *Richard Rush*, 5 juillet 1889.]

Pour	Somme réclamée par le propriétaire.
	$ c.
420 peaux saisies	3,360 00
Balance de la capture	12,752 00
Fusils et harpons saisis	98 00
Frais de justice et autres	250 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	16,460 00

"PATHFINDER."

[Saisi par le navire des E.-U. *Thomas Corwin*, 27 mars 1890.]

Saisie et détention du 27 au 29 mars 1890	2,000 00
Réclamé par le propriétaire, avec intérêt à 7 pour 100, jusqu'à date du paiement	2,000 00

RÉCLAMATIONS PERSONNELLES POUR 1886.

Réclamé par	Pour	Montant réclamé.
		$
David Moore, patron du *Onward*	Arrest. illégale et emprisonnement	4,000
Margotich, second du *Onward*	do do	2,500
Hans Guttormsen, patron du *Thornton*	do do	4,000
Harry Norman, second du *Thornton*	do do	2,500
Jas. Ogilvie, patron du *Carolena*	do do	2,500
Jas. Black, second du *Carolena*	do do	2,500
Total pour 1886		18,000

RÉCLAMATIONS PERSONNELLES POUR 1887.

J. D. Warren, patron du *Dolphin*	Quatre navires ont souffert et perdu dans la nav. de Unalaska à Sitka.	2,635
John Riely, second du *Dolphin*	do do	1,000
George P. Ferey, patron du *W. P. Sayward*	do do	2,000
A. B. Laing, second du *W. P. Sayward*	do do	1,000
Louis Olsen, patron du *Anna Beck*	do do	2,000
Michael Keefe, second du *Anna Beck*	do do	1,000
W. Petit, patron du *Grace*	do do	2,000
C. A. Lundberg, second du *Ada*	do do	2,000
Total pour 1887		13,635
Total pour 1886 et 1887		31,635
Ajoutées à 1886, réclamations personnelles du capitaine Gaudin, du *Ada*		3,000
Total amendé de 1886 et 1887		34,635

LISTE et sommaire des réclamations pour compensation, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Année.	Navire.	Montant réclamé.	Total.
1886	*Carolena*	$24,313 01	
	Thornton	26,817 65	
	Onward	23,269 71	
	Favourite	7,000 00	
	Réclamations personnelles	18,000 00	
			$99,400 37
1887	*W. P. Sayward*	28,055 0	
	Grace	38,142 57	
	Anna Beck	27,863 04	
	Dolphin	40,201 50	
	Ada	26,518 00	
	Alfred Adams	20,433 00	
	Triumph	10,250 00	
	Réclamations personnelles	13,635 00	
			205,098 11
1889	*Juanita*	14,695 00	
	Pathfinder	26,765 00	
	Triumph	19,674 00	
	Black Diamond	17,185 00	
	Lily	17,176 00	
	Ariel	9,498 00	
	Minnie	16,460 00	
	Kate	11,210 00	
			132,663 00
1890	*Pathfinder*		2,000 00
	Réclamations totales sans intérêt		439,161 48
	Frais de la poursuite devant la cour suprême, Etats-Unis, saisie du *W. P. Sayward*		62,847 12

TOTAL.

1886.	Navires	$81,400 00
	Réclamations personnelles	18,000 00
1887.	Navires	191,463 11
	Réclamations personnelles	13,635 00
1889.	Navires	132,663 00
1890.	Navires	2,000 00
		439,161 48
Frais du *W. P. Sayward*		62,847 12
	Total	502,008 60
Supplémentaire pour *Juanita*		3,002 66
do	*Black Diamond* (1886)	7,500 00
do	*Ada*	3,000 00
	Total	515,511 26
Henrietta		26,658 00
	Total amendé	542,169 26

En outre de ce que ci-dessus, des réclamations ont été produites au sujet des goélettes de pêche *Winnifred*, saisie en 1891 en vertu du *modus vivendi*, et non remise aux autorités britanniques, *Wanderer*, pour abandon de voyages en 1887 et 1889 par crainte de saisie, et *Oscar and Hattie*, saisie à l'île Atton en 1892.

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

LES RÉCLAMATIONS EN VERTU DU "MODUS VIVENDI".

Le printemps dernier le ministère reçut une pétition des propriétaires de certaines goélettes de pêche aux phoques, demandant compensation pour pertes encourues par le fait d'avoir été empêchées de se livrer à la chasse aux phoques dans la mer de Behring en 1891, 1892 et 1893.

Afin de bien faire comprendre ce côté de la question, il est utile de passer en revue les circonstances se rattachant au *modus vivendi* dans la mer de Behring, en ce qu'elles touchent aux réclamations produites.

Dans le but d'éviter des différends irritants et d'amener un règlement amical des questions soulevées par les saisies de la mer de Behring et pendantes entre le gouvernement de Sa Majesté et celui des Etats-Unis, ces deux gouvernements arrêtèrent, le 15 juin 1891, un *modus vivendi* par lequel le gouvernement de Sa Majesté s'engagea à défendre jusqu'au mois de mai 1892 la capture de phoques à fourrures dans la partie de la mer de Behring qui se trouve à l'est ou sur le côté américain de la ligne de démarcation définie par le traité de cession de 1867 entre la Russie et les Etats-Unis, et à faire de prompts efforts pour établir la prohibition.

De l'autre part, les Etats-Unis s'engagèrent à défendre, durant la même période, la capture de phoques à fourrures, par les locataires des îles Pribylov au delà du nombre de 7,500.

Cette convention entraînait l'expulsion de tous les navires de pêche britanniques trouvés dans la mer de Behring sur le côté américain, et leur saisie s'ils étaient trouvés là après avoir été avertis.

Avant le jour de la signature du *modus vivendi*, 15 juin, la flotte de pêche était partie pour l'océan Pacifique du Nord et la mer de Behring comme d'habitude, car aucun navire n'avait été inquiété sur cette mer l'année précédente. Une flotte de 48 navires avait fait voile de Victoria avant le 15 mai. Vu ces circonstances, de fortes protestations furent reçues de tous ceux qui avaient des intérêts dans l'industrie de la pêche aux phoques, et des représentations furent faites contre la prohibition, sans avis préalable d'une exploitation jusque-là légitime.

De nouveaux navires s'étaient lancés dans l'entreprise, et d'autres avaient été construits et équipés dans la prévision de résultats profitables.

A l'époque de la convention, le gouvernement canadien avait prétendu qu'une compensation devait être donnée aux pêcheurs de phoques qui pourraient être empêchés de se livrer à leur métier, surtout parce que le Canada n'avait pas, à cette époque tardive, le temps d'avertir les pêcheurs.

Avec l'autorisation du gouvernement impérial, il fut répondu aux protêts que, si l'on avait pensé que la cessation totale de la pêche aux phoques dans la mer de Behring augmenterait considérablement la valeur des produits de la pêche côtière, on ne s'était pas attendu à ce que les pêcheurs souffriraient beaucoup de leur exclusion de la mer de Behring. Le gouvernement impérial, cependant, était prêt à s'occuper des cas où il serait clairement établi qu'un sujet britannique aurait éprouvé des pertes directes par suite de la prohibition de la pêche aux phoques dans la mer de Behring.

A la suite de cette réponse, des réclamations furent produites au nom des propriétaires des navires employés à la pêche aux phoques.

Un commissaire, nommé par le gouvernement de Sa Majesté, fut accompagné au Canada par un expert, et se rendit à Victoria, où le règlement des réclamations eût lieu.

Les adjudications se chiffrèrent par $100,234; seize réclamations furent rejetées, et vingt-cinq fut réduites et soldées.

Dans le cas de chaque navire cependant, que la réclamation fut rejetée ou admise, une somme de $100 fut adjugée au propriétaire à titre de frais pour faire valoir sa réclamation.

Le *modus vivendi*, on s'en souvient, prit fin au mois de mai 1892.

Cette année-là, la flotte partit principalement pendant le mois de janvier, quelques mois avant l'expiration du *modus vivendi*.

Vers le milieu de mars le gouvernement canadien fut notifié, par voie télégraphique, que comme il avait été décidé de régler la question par arbitrage, on propo-

sait d'établir des règlements intermédiaires restreignant la capture de phoques dans la mer de Behring, au cas où le traité serait ratifié, et que les pêcheurs devaient être avertis qu'ils s'exposaient à voir leurs opérations interrompues s'ils entraient dans ces eaux.

Finalement les négociations aboutirent à une convention ayant pour objet le rétablissement du *modus vivendi* de 1891 jusqu'à la fin d'octobre 1893, fermant ainsi la mer aux pêcheurs de phoques pendant deux autres saisons de pêche.

Toutefois, la convention rétablissant la clôture de la mer différait du *modus vivendi* de 1891, en ce qu'elle donnait aux pêcheurs, dans une certaine éventualité, une compensation calculée sur toute capture de phoques suivant les règlements internationaux pour la protection de ces animaux, qui pourrait être décidée par le tribunal d'arbitrage; et dans une autre certaine éventualité, compensation au gouvernement des Etats-Unis sur une base semblable.

Les termes précis de l'article "compensation", qui constitue la base des réclamations présentées dans la pétition dont il s'agit ici, se lisent comme suit:—

ARTICLE 5.

Si l'arbitrage affirme le droit des pêcheurs britanniques à capturer des phoques dans les limites de la mer de Behring que réclament les Etats-Unis aux termes de son achat de la Russie, les Etats-Unis devront indemniser la Grande-Bretagne (au profit de ses sujets) pour s'être abstenue de ce droit dans l'intervalle, en prenant pour base le nombre fixe et limité de phoques que l'on aurait pu prendre, d'après l'opinion des arbitres; mais d'un autre côté, si l'arbitrage ne reconnaît pas aux Anglais le droit de prendre des phoques dans les dites eaux, la Grande-Bretagne devra indemniser les Etats-Unis (pour eux-mêmes, leurs citoyens et locataires) à raison de cette convention de limiter la pêche de l'île à sept mille cinq cents phoques par saison, en prenant pour base la différence entre ce chiffre et celui qui, d'après l'opinion des arbitres, aurait pu être pris sans trop diminuer les troupeaux de phoques.

La somme accordée par arbitage à l'une ou à l'autre partie, s'il y en a, devra être dans tous les cas juste et équitable et être promptement payée.

Les cas de 1892 et de 1893 ne sont pas analogues à ceux de 1891 et reposent entièrement sur l'intention telle qu'exprimée dans le *modus vivendi* de 1892. Ils ne relevaient pas de l'acquiescement du gouvernement de Sa Majesté, comme ceux de 1892.

Aussi, il importe d'examiner l'attitute des représentants du gouvernement de Sa Majesté et de ceux du gouvernement des Etats-Unis à Paris, au sujet du jugement requis des arbitres en vertu du traité de 1892 établissant l'arbitrage.

Le livre bleu impérial (U. S. n° 11, 1893, pp. 47 et 48) contient une dépêche du ministère des affaires étrangères à celui des colonies, datée le 31 mai 1893, parlant de la réclamation possible du gouvernement de Sa Majesté pour compensation en vertu de cet article. Il y est dit:—

"Comme matière de fait, cependant, il a été constaté que tandis que les Etats-Unis, en vertu du *modus vivendi* de l'année dernière, étaient restreints à une capture de 7,500, la capture sur la haute mer, quoique les navires de pêche se soient tenus en dehors des limites prohibées, a été plus considérable que les années précédentes. Ce fait a été exposé avec beaucoup de force par l'avocat des Etats-Unis devant le tribunal.

"Il n'est pas probable que, vu ces circonstances, les arbitres considèrent que les pêcheurs britanniques aient, dans n'importe quelles conditions, droit à compensation pour une perte de capture en 1892, et il est possible que si l'on insiste sur la réclamation cela porte préjudice à la cause britannique.

Il fut définitivement décidé dans ce sens, et sir Charles Russell, en résumant son argument, déclara que la Grande-Bretagne ne demanderait pas au tribunal une conclusion pour dommages-intérêts en vertu de l'article 5 du *modus vivendi* de 1892, et M. Phelps admit que de leur côté les Etats-Unis avaient abandonné toutes réclamations de ce chef.

Lorsque les réclamations arrivèrent au département, l'attitude du gouvernement de Sa Majesté au sujet de l'incident ci-dessus fut expliquée aux réclamants.

Il en résulta la production d'une pétition en forme, accompagnée de réclamations modifiées s'élevant en totalité à $974,698.31, somme qui fut subséquemment augmentée de $99,784.86, représentant de nouvelles réclamations produites depuis—soit une somme totale de $1,074,483.17.

Les pétitionnaires soutenaient que le gouvernement de Sa Majesté ne pouvait pas avoir eu l'intention de les laisser subir des pertes par le fait d'être empêchés d'exploiter ce qui avait été déclaré être une industrie légale; et si, pour des raisons d'Etat, on avait décidé de s'abstenir de demander aux Etats-Unis une récompense pour cela, cette décision devait avoir été prise avec l'entente qu'on ferait donner une compensation convenable pour les pertes que les pêcheurs de phoques avaient été forcés de subir afin de favoriser les intérêts plus importants de l'Empire qui étaient en jeu dans le différend soumis à l'arbitrage.

Les réclamations furent présentées au gouvernement de Sa Majesté pour être examinées.

Le retrait mutuel de la question dont le tribunal avait été saisi fut uniquement affaire entre les deux gouvernements. Seule la question de la fixation des dommages-intérêts resta sans solution.

Tandis que chaque gouvernement, en n'insistant pas sur sa prétention à cette époque, relevait l'autre de la responsabilité de donner la récompense formellement stipulée, la validité des réclamations, comme réclamations, ne paraît pas être affectée autrement que par le changement de responsabilité, puisque les réclamants eux-mêmes ne les avaient point retirées.

La disposition décrétant compensation pour le désistement temporaire du droit de prendre des phoques fut le résultat d'une étude minutieuse avant de prendre la décision de faire la convention, et on ne crut pas que le fait que des pêcheurs de phoques avaient réussi dans l'exploitation de certaines autres localités pouvait influencer la question d'un désistement conditionnel temporaire de droits sur la mer de Behring.

Le gouvernement de Sa Majesté répondit que l'on devait faire observer aux pétitionnaires que le *modus vivendi* avait été adopté dans les intérêts de la pêche, et dans ces conditions il est impossible d'admettre que des demandes de compensation puissent surgir, sauf dans les cas où des dépenses réelles ont été encourues, vu qu'il n'avait pas été donné avis des restrictions projetées.

C'est pourquoi la compensation donnée au sujet de la campagne de 1891 fut, avec raison, bornée au remboursement des dépenses qui avaient été faites pour la pêche avant la proclamation du *modus vivendi*.

En 1892 et 1893 avis régulier fut donné, et les propriétaires de navires de pêche purent transférer leurs opérations dans d'autres parties du Pacifique où, d'après la statistique des pêches, ils ont réussi aussi bien qu'ils auraient réussi dans la mer de Behring si l'on n'avait pas jugé que des restrictions de ce côté, et par terre et par mer, étaient nécessaires pour prévenir l'extinction d'une industrie profitable. Et dans ces circonstances le gouvernement de Sa Majesté a exprimé le regret de ne pouvoir se rendre à la prière de la pétition.

LES RÉCLAMATIONS DE 1891.

La distribution des adjudications britanniques au sujet des réclamations de 1891 avait été confiée conjointement à l'agent du ministère de la marine et des pêcheries et au receveur des douanes à Victoria.

Il était extrêmement difficile d'arriver à ceux qui avait le droit d'y participer, et la mission de payer les réclamations et de les régler à la satisfaction des réclamants inscrits sur les articles du marché conclu par chaque navire (plusieurs de ces marchés étaient imparfaits) a été fatigante et nécessairement lente.

Aussi, c'est un sujet du plus grand plaisir de dire que les adjudications payées aux réclamants ont donné pleine satisfaction et qu'elles n'ont donné lieu à aucune contestation.

On a eu beaucoup de misère à atteindre les seconds, les hommes d'équipage et les chasseurs qui s'étaient engagés sur différents navires en 1891. Quelques-uns furent trouvés au Japon, en Chine, dans la Nouvelle-Ecosse, à Terreneuve et en Angleterre.

Au commencement de la présente année il restait encore un petit nombre de réclamations impayées, et le gouvernement de Sa Majesté fut prié de dire si une remise immédiate du solde non dépensé devait être faite ou si les lords de la Trésorerie

préféraient fixer un temps où le droit de réclamer devait expirer. Il répondit en optant pour cette dernière alternative, et au mois de mars 1895 l'avis suivant fixant la date au 31 mars 1896 fut publié :—

Avis est par le présent donné que de la somme assignée en partage aux chasseurs et matelots dans l'adjudication du gouvernement de Sa Majesté britannique, à titre de compensation pour pertes éprouvées au sujet du *modus vivendi* dans la mer de Behring en 1891, un solde de la somme départie aux chasseurs et matelots à bord de certains navires, dont les réclamations n'ont pas encore été présentées, reste impayé.

Les lords commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté ont accordé une prorogation de temps jusqu'au 31 mars 1896, pour recevoir les réclamations des chasseurs et matelots (ou de leurs représentants autorisés) à participer à la compensation.

En conséquence, toutes réclamations non réglées doivent être envoyées, à cette date ou avant, au receveur des douanes, à l'hôtel des douanes de Victoria, Colombie-Britannique, et après cette date aucune réclamation ne sera reçue ni prise en considération.

PROPOSITIONS DE MODIFIER LES RÈGLEMENTS DE LA SENTENCE ARBITRALE.

Le résultat de la pêche aux phoques sur la haute mer en 1894, première année de l'application des règlements de la sentence arbitrale a été, au point de vue du nombre des peaux prises, meilleur que durant toutes les années précédentes depuis les commencements de l'industrie canadienne.

Les autorités des Etats-Unis ont vu avec alarme le succès des pêcheurs canadiens, en dépit même des restrictions qui leur étaient imposées par la sentence arbitrale.

Il paraît que les règlements étaient jugés très efficaces par tous ceux qui étaient intéressés dans la conduite de l'arbitrage, et on a même prétendu quelque part qu'ils étaient trop prohibitifs.

On trouvera dans le document du Sénat des Etats-Unis n° 67, 53e Congrès, 3e session, plusieurs opinions émises sur leur compte au point de vue américain à la conclusion des travaux des arbitres. On y verra que l'avis unanime des principaux représentants des Etats-Unis au fait de tous les détails de la question jusqu'à l'événement de l'arbitrage était très prononcé à ce sujet sur la nature complète et efficace de ces règlements.

On est allé jusqu'à dire qu'ils auraient virtuellement pour effet de prohiber la pêche aux phoques sur la haute mer dans la mer de Behring, et de nuire à celle qui se faisait dans l'océan Pacifique du Nord ; que le nombre de peaux prises ne serait pas assez considérable pour mettre en danger l'existence de la race, ni pour compromettre d'une façon appréciable les profits de l'industrie sur les îles Pribylov ; qu'ils rendraient la pêche si peu profitable qu'elle ne vaudrait plus la peine d'être exploitée ; que plus on étudiait les résultats logiques et nécessaires de l'application des règlements, plus il devenait évident qu'une pêche fructueuse en haute mer serait impossible.

On verra aussi par la correspondance contenue dans le document en question que, professant ces opinions sur la matière, les représentants des Etats-Unis se prononcèrent carrément en faveur d'un code de règlements qu'ils jugeaient amplement suffisant pour établir un nouvel état de choses de nature à décourager l'industrie en rendant son exploitation insuffisamment lucrative.

Toutefois, les opérations d'une année ont suffi pour avoir, aux Etats-Unis, un renversement absolu d'opinion sur l'efficacité des règlements de la sentence arbitrale.

On dit maintenant qu'ils ne donnent pas aux phoques la protection dont ils ont besoin, les faits révélés par les événements de 1894 le prouvent, et l'on prédit pour une époque rapprochée l'extermination totale des troupeaux de phoques.

Les harpons que, au début de la controverse, l'on regardait comme inoffensifs comparés aux armes à feu, sont maintenant considérés comme des plus meurtriers, et infiniment plus destructeurs que ces dernières.

Ainsi les conditions et les épreuves de plusieurs années sont totalement renversées par une courte année d'expérience des règlements de la sentence arbitrale, et demande est faite au gouvernement de Sa Majesté de reviser immédiatement les conclusions du tribunal de Paris, lesquelles pourvoient à leur propre modification après cinq ans d'épreuve si les deux parties à la convention sont convaincues de cette nécessité.

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

A la page 160 du document du Sénat des Etats-Unis cité plus haut se trouvera une communication de l'ancien secrétaire des Etats-Unis, M. Gresham, à l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington, datée le 23 janvier 1896. La voici :—

EXCELLENCE : J'ai l'honneur de vous faire part, pour communication à votre gouvernement, du profond sentiment de sollicitude chez le président des Etats-Unis au sujet de l'avenir des troupeaux de phoques de l'Alaska, tel que révélé par les relevés officiels des phoques tués en mer durant la présente saison dans l'océan Pacifique du Nord, relevés déposés dans les bureaux de douane des Etats-Unis et de la Colombie-Britannique, et par une estimation correcte des peaux expédiées de la côte d'Asie à London *via* le canal de Suez.

Il paraîtrait qu'il a été débarqué aux Etats-Unis et à Victoria 121,143 peaux, et que la capture pélagique totale, établie par les ventes de Londres et par une estimation minutieuse des peaux transbordées dans les ports du Japon et de la Russie, s'élève à 142,000 environ, résultat sans précédent dans l'histoire de la pêche des phoques loin des côtes. Il paraîtrait aussi que les navires qui ont fait campagne dans la mer de Behring, quoiqu'ils ne forment qu'un tiers de la flotte employée dans le Pacifique du Nord, ont tué 31,585 phoques en quatre ou cinq semaines, c'est-à-dire non seulement au delà de 8,000 de plus qu'il n'en a été tué dans la mer de Behring en 1891 (la dernière année que cette mer fut ouverte), mais plus même que le nombre total tué durant les quatre mois de cette année-ci sur le côté américain du Pacifique du Nord.

Cette effrayante augmentation de massacre parmi les phoques américains et asiatiques a convaincu le président, et elle ne peut manquer de convaincre le gouvernement de Sa Majesté, que les règlements établis par le tribunal de Paris n'ont pas protégé les phoques contre la destruction qu'ils étaient destinés à prévenir, et que, à moins que ces règlements ne soient promptement modifiés, l'extermination de la race devra arriver. Un résultat aussi déplorable devrait être évité, si possible.

L'expérience qui a été faite de ces règlements, l'année dernière, a démontré que les Etats-Unis et la Grande-Bretagne ne sont pas les seuls intéressés à la conservation des phoques ; la Russie et le Japon y ont, au point de vue du commerce, des intérêts aussi importants. Tout nouveau mode de règlement devrait embrasser tout l'océan Pacifique du nord depuis la côte d'Asie jusqu'à celle d'Amérique, et être obligatoire pour les citoyens et les sujets de tous ces pays.

Afin d'ajouter à nos connaissances scientifiques de cette question quant aux habitudes du phoque, à ses fonds d'alimentation et à l'effet de la pêche pélagique sur le troupeau, ainsi que d'autres questions de ce genre, le président croit à propos de suggérer au gouvernement de Sa Majesté, de même qu'aux gouvernements de la Russie et du Japon, l'institution d'une commission composée d'un ou de plusieurs représentants de chaque pays, éminents par leur science et leur connaissance pratique du commerce des fourrures. Cette commission devrait visiter la côte asiatique et la côte américaine du Pacifique du nord, ainsi que les îles fréquentées par les phoques, et faire aux gouvernements intéressés un rapport au sujet des effets de la pêche en haute mer sur les phoques, et des mesures à prendre pour réglementer cette pêche de façon à protéger la race contre la destruction, et lui permettre de se multiplier au point de fournir permanemment un rendement annuel de peaux.

Le président m'a donné instruction de proposer à l'attention de votre gouvernement et des gouvernements de la Russie et du Japon la formation d'une commission de cette nature, et de suggérer que, durant ses délibérations, les gouvernements respectifs conviennent d'un *modus vivendi* comme suit :—

"Que les règlements présentement en vigueur soient appliqués sur toute la ligne du trente-cinquième degré de latitude nord à partir de la côte américaine jusqu'à celle d'Asie, et qu'ils soient mis en force durant la prochaine saison sur tout l'océan Pacifique du nord et sur les eaux au nord de cette ligne. De plus, que la pêche aux phoques dans la mer de Behring soit absolument prohibée en attendant le rapport de la commission."

Comme la saison de pêche aux phoques va bientôt s'ouvrir et que la flotte va quitter la côte occidentale pour les fonds de pêche, j'ai l'honneur de représenter la nécessité d'une prompte décision au sujet de la présente proposition.

Le gouvernement professait à ce sujet l'opinion qu'une telle attitude ne pouvait être maintenue que sur l'hypothèse que les pêcheurs en haute mer n'ont pas de droits et que leurs opérations doivent être ou absolument et en termes précis prohibées par la loi, ou si entravées et restreintes par une législation illibérale que l'industrie doit cesser d'exister par le fait du retrait forcé de ceux qui l'exploitent.

Une telle proposition aurait pour effet de rouvrir toute la question ; et puis elle serait insoutenable devant la décision du tribunal de Paris, qui déclare que la pêche aux phoques sur la haute mer est une industrie légitime.

Avant cet événement, on se sera peut-être demandé : la pêche des phoques sur la haute mer est-elle une entreprise légitime, ou ne l'est-elle pas ? Cette question ne peut pas surgir pour le moment. Les autorités ont prononcé sur sa nature, et c'est le seul mode par lequel les sujets et les citoyens des nations du monde qui ne possèdent point des habitats de phoques peuvent participer à la pêche des phoques à fourrures ; ce n'est pas le mode par lequel il est généralement admis que les habitats de phoques de l'hémisphère méridional ont été dévastés.

On ne paraît pas tenir compte du fait que la destruction des phoques dans ces autres régions a été produite seulement par le massacre sur terre et ne peut aucunement, croit-on, d'après l'histoire, être attribuée au mode beaucoup moins répréhensible et beaucoup plus sportique de chasser les phoques en plein océan, où leurs chances d'échapper à la mort sont beaucoup plus grandes.

Si donc c'est une industrie qui peut être légalement et pacifiquement exploitée par les sujets britanniques, nous ne voyons pas par quel raisonnement on peut s'attendre à ce que le gouvernement de Sa Majesté leur défende d'y participer, simplement parce que par leur concurrence ils peuvent nuire aux intérêts des nations ou de leurs locataires qui peuvent avoir l'avantage de posséder le terrain par lequel pendant une certaine période de l'année les phoques sont sous leur protection ou à leur merci.

Un tribunal composé de sept jurisconsultes éminents, choisis chez cinq des grandes nations du monde, a confirmé l'opinion que la pêche des phoques sur la haute mer est une entreprise légitime, et que les intéressés peuvent exploiter, sujets à certaines restrictions spécifiées; mais on demande l'aide de la Grande-Bretagne pour empêcher des sujets britanniques de jouir de droits garantis par arbitrage au prix de beaucoup de peine et de dépenses.

Cette décision et les règlements ont été le fruit de mur examen et de délibération approfondie de toutes les objections que le gouvernement des Etats-Unis a pu faire valoir contre la chasse pélagique pendant une période de huit ans.

Que la question des phoques entraînant des règlements internationaux ait été comprise parmi celles qui étaient soumises à l'étude du tribunal, c'est le fait du gouvernement américain.

Le gouvernement canadien, lui, s'est constamment efforcé de tenir cette question en dehors de l'arbitrage et a demandé une décision sur la seule question de droit soulevée par la conduite du gouvernement des Etats-Unis à l'égard de navires britanniques sur la haute mer.

Il ne faut pas oublier que toute la question doit son origine à la promulgation et à l'adoption par le gouvernement américain d'une politique exceptionnelle au sujet de certaines eaux comparativement prescrites dans la mer de Behring, et dans l'intérêt des locataires des îles Pribylov qui avaient le privilège de faire la chasse aux phoques.

A cette époque il n'a été demandé, ni même suggéré, rien autre chose que l'expulsion de tous les navires de pêche de la mer de Behring.

Telle était la pleine mesure de la demande du gouvernement des Etats-Unis. Les objections contre la pêche en haute mer n'avaient pas pris une forme définie et ne furent développées qu'en proportion du progrès de l'industrie et de la production des peaux de phoques pouvant faire concurrence sur les marchés du monde.

Lorsque le tribunal de Paris rendit décision, les restrictions imposées à l'industrie de la pêche aux phoques sur l'océan avaient pris des proportions énormes, si bien que les intéressés directs désespérèrent de pouvoir continuer à participer dans une entreprise où ils avaient risqué tout leur avoir, et leur opinion, comme il a été démontré, était partagée par ceux qui avaient intérêt à faire effectuer une cessation permanente de l'industrie.

Les restrictions imposées aux chasseurs de phoques par les règlements de Paris peuvent être résumées comme suit:—

La saison de la chasse aux phoques est limitée à six semaines environ dans la mer de Behring, et l'emploi d'armes à feu pour faire la chasse y est défendu, tandis que les chasseurs ne peuvent s'approcher à plus de 60 milles des îles Pribylov.

Une protection est établie sur l'océan, couvrant une immense étendue d'eau de 2,000 milles du nord au sud et une distance semblable de l'est à l'ouest, ou, en d'autres mots, toutes les eaux de l'océan Pacifique du Nord qui baignent la côte de l'Amérique du Nord, dans la limite desquelles il est possible de trouver des phoques, et de cette côte à travers l'ocean jusqu'au 180e méridien.

Dans les limites de ce vaste espace il est absolument défendu aux chasseurs de prendre des phoques durant trois mois du meilleur temps de la chasse, et pendant le reste de l'année leurs opérations sont restreintes à certains modes de chasse.

Chaque navire de chasse doit être porteur d'nn permis l'autorisant à faire la chasse, permis qu'il ne peut obtenir que si son patron a convaincu le receveur des douanes que les chasseurs qui font partie de l'expédition sont capables et experts.

Le navire doit aussi avoir et arborer un pavillon indiquant son emploi de chasseur.

Telles sont les restrictions spécifiqnes, absolues aux termes de la sentence arbitrale, à l'observance desquelles les chasseurs ne peuvent se soustraire. Mais ils courent constamment le risque d'une plus grande intervention et d'un danger plus grand auxquels ne parent pas les règlements de la sentence arbitrale.

L'immense étendue d'eaux que couvrent ces règlements a donné lieu à une législation d'une nature exceptionnelle qui sanctionne l'interruption et la recherche en mer, et qui a déjà eu pour résultat la saisie de navires absolument innocents même d'avoir tenté d'enfreindre la loi, et conséquemment l'interruption de leur campagne, ce qui signifie pertes et désastre.

De la sorte une prohibition beaucoup plus étendue est rendue possible et praticable, et, prise dans son ensemble, il serait difficile de trouver une autre industrie légitime soumise à des restrictions aussi exceptionnellement rigoureuses que celles qui sont imposées à cette classe de la société dont le métier est en lui-même extrêmement dangereux pour la vie et la propriété.

Les sujets de Sa Majesté en Canada se sont loyalement soumis aux règlements, et les interventions qui ont eu lieu depuis la sentence arbitrale ont été regardées par les intéressés comme vexatoires et dirigées par une rigoureuse interprétation de la législation et des instructions qu'elle comporte.

Que les opérations de l'année aient eu pour résultat la capture d'un plus grand nombre de peaux, rien de surprenant. C'est la conséquence naturelle de l'expérience que les pêcheurs ont acquise et qui leur a permis d'augmenter leurs chances de succès.

En outre, quoique le mer de Behring fut rouverte aux opérations en 1894, après une clôture de trois ans par le *modus vivendi*, l'exploitation des eaux asiatiques a été plus rémunérative que celle des eaux couvertes par la sentence arbitrale et situées sur le côté américain du 180e méridien.

Si l'on croit que l'efficacité des règlements de la sentence arbitrale doit être déterminée entièrement, et en dehors de toutes autres considérations, par l'étendue de leur application au détriment de tout le monde à l'exception des locataires d'îles aux phoques, ou par la mesure dans laquelle ils contribuent à détruire l'industrie de la chasse en haute mer, alors c'est une raison pour invoquer la revision de ces règlements ; mais dans le présent état des choses, si la sentence du tribunal de Paris avait eu pour résultat de prohiber cette insdustrie, les chasseurs canadiens auraient pu tout aussi bien demander la révocation des règlements et un retour aux opérations sans restriction en dehors de la juridiction territoriale.

L'attitude adoptée est en apparence opposée à l'esprit et à l'intention du traité créant l'arbitrage, de même que la sentence du tribunal lui-même ; et la destruction anticipée des troupeaux de phoques est la simple déduction d'une supposition de conditions que l'expérience d'une saison ne suffit pas à établir.

Il est loin d'être certain que les partisans de la chasse aux phoques sur l'océan ne puissent pas, de leur côté, démontrer par l'expérience du passé que les modes de chasse employés par les privilégiés sur les îles, opèrent au détriment de leurs droits et privilèges établis et régularisés par le tribunal de Paris, et contribuent aussi à la destruction des troupeaux de phoques. En effet, c'est une question qui mériterait d'être étudiée lorsque viendra le temps de reviser les règlements, si cette version est jugée nécessaire.

Il est bon de mentionner aussi que durant l'année de 1894 une flotte de 35 navires des Etats-Unis a fait la chasse aux phoques sur la haute mer.

Les deux parties à l'arbitrage sembleraient liées par le traité à des conclusions arbitrales ayant pour but et acceptées comme devant résoudre les différends qui s'étaient élevés. Autrement à quoi serviraient les efforts des représentants des différentes nations qui ont prêté leur concours au règlement de la question.

En examinant attentivement la proposition, on n'y trouve point l'idée de restreindre les opérations sur les îles. Seule la chasse ou la pêche en haute mer doit

faire l'objet d'une enquête par la commission, et si elle demande l'application des règlements de la sentence arbitrale depuis l'Amérique jusqu'à l'Asie, avec en outre la prohibition absolue de la chasse aux phoques dans la mer de Behring, elle permet de continuer les opérations sur les îles, et invite le gouvernement de Sa Majesté à s'unir à trois pouvoirs intéressés à supprimer la chasse en haute mer que les sujets britanniques peuvent faire avec profit pour eux-mêmes et avec honneur pour le drapeau à l'ombre duquel cette industrie précaire est exploitée.

En face de toutes ces circonstances, et tenant compte surtout du paragraphe suivant de la sentence arbitrale : " Les dits règlements communs seront soumis tous les cinq ans à un nouvel examen, pour que les deux gouvernements intéressés se trouvent en mesure d'apprécier, à la lumière de l'expérience acquise, s'il y a lieu d'y apporter quelque modification." Il ne paraît pas avoir été donné des raisons suffisantes pour agir dans le sens demandé.

Quant à comprendre le Japon et la Russie dans une convention comme celle qui est proposée, il est évident qu'une telle proposition ne saurait être acceptée par le Canada, puisqu'elle a pour objet de soumettre des intérêts britanniques, surtout des intérêts canadiens, aux délibérations d'une commission composée des représentants de quatre nations et dans laquelle les intérêts communs de trois d'entre elles doivent nécessairement être opposés à ceux de l'autre, qui sont entièrement différents.

De plus, la Russie et le Japon étaient à même d'accepter l'invitation de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis de donner leur adhésion aux règlements établis par les arbitres, ainsi qu'il est démontré à la page 146 du rapport de l'année dernière sous le titre " La note identique ".

Le gouvernement de Sa Majesté a déjà effectué avec la Russie une convention établissant des zones protectrices autour des îles à phoques de la Russie et le long des côtes russes, convention basée sur une proposition de la Russie elle-même, qui a été renouvelée durant les deux dernières années et qui a selon les apparences donné satisfaction.

Néanmoins, le gouvernement de Sa Majesté et le Canada ont invariablement témoigné le désir d'aider à une étude raisonnable et impartiale de la question de la chasse aux phoques sur terre et sur mer, afin d'accroître les renseignements de toutes les parties sur les différentes branches de l'industrie et sur les phoques eux-mêmes.

PARTIE II—CONVENTION ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET LA RUSSIE AU SUJET DE LA PÊCHE AUX PHOQUES DANS L'OCÉAN PACIFIQUE DU NORD.

Le rapport de 1894, sous le titre " Pêche du phoque pélagique ", p. clvi, traite de la convention intervenue entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, et la loi édictée à ce sujet, " Acte relatif à la pêche du phoque (Pacifique-Nord), 1893 ", 56 Vic., chap. 23, est cité à la page clxiii.

Le rapport traite de la question dans ses phases subséquentes, embrassant le renouvellement de la convention, l'ordonnance impériale nécessaire, et les événements amenés par l'application de la convention.

Il contient aussi quelques observations sur les effets pratiques de la loi dans son applicabilité à la flotte de pêche britannique.

L'ACTE MODIFIÉ.

L'acte de 1893 prenant fin le 1er juillet 1895, il devint nécessaire de faire une loi continuant la convention avec la Russie. L'acte existant fut en conséquence abrogé et rétabi avec des modifications le 27 juin 1895.

Voici le texte de cette loi, qui doit rester en vigueur jusqu'au 31 décembre 1897 :

58-59 VICTORIA, CHAP. 21.

Acte à l'effet de défendre la prise des phoques durant certaines périodes dans la mer de Behring et autres parties de l'océan Pacifique adjacentes à la mer de Behring, et pour régulariser la chasse des phoques dans ces mers.—27 juin 1895.

Considérant qu'il est à propos d'abroger l'*Acte des Pêcheries de phoques* (*Pacifique Nord*), 1893, et de le rétablir avec des modifications ;

Qu'il soit statué, par Sa Très Excellente Majesté la Reine, par et avec l'avis et le consentement des Lords Spirituels et Temporels, et des Communes, assemblés en parlement, et par leur autorité, comme suit :

1.—(1.) Sa Majesté la Reine en conseil pourra, par arrêté en conseil, défendre, pendant la période spécifiée par l'arrêté, la prise de phoques par des navires britanniques, dans telles parties des mers auxquelles s'applique le dit acte qui sont spécifiées dans l'arrêté.

(2.) Tant qu'un arrêté du conseil en vertu du présent acte est en vigueur—

(*a*) nulle personne appartenant à un navire britannique ne tuera, ne prendra, ni ne chassera, ni essayera de tuer ou prendre aucun phoque durant la période et dans les mers spécifiées dans l'arrêté ; et

(*b*) nul navire britannique ni aucune partie de son équipement ou de son équipage ne servira ni ne sera employé à tuer, prendre, chasser ou tenter de ce faire comme susdit.

(3.) S'il se commet quelque infraction du présent article, toute personne commettant, procurant, aidant ou se rendant complice de cette infraction sera coupable d'un délit dans le sens de l'*Acte de la Marine Marchande*, 1894, et le navire et son équipement, et tout ce qui se trouvera à bord, sera passible d'être confisqué au bénéfice de Sa Majesté.

2.—(1.) Sa Majesté la Reine pourra, par arrêté en conseil, établir des règlements au sujet de telles parties des mers auxquelles s'applique le présent acte qui sont spécifiées dans l'arrêté—

(*a*) pour inscrire dans le livre de bord officiel d'un navire les détails concernant la chasse et la prise des phoques, et

(*b*) pour régulariser la chasse et la prise des phoques, avec pouvoir de défendre ou restreindre l'usage d'un genre particulier de vaisseaux, méthodes ou instruments dans cette chasse.

(2.) Quiconque commettra, aidera à commettre, ou encouragera une contravention à tout tel règlement encourra une amende n'excédant pas cent louis.

(3.) Si les règlements en vertu du présent article exigent que certains détails soient inscrits dans le livre de bord officiel d'un navire, les dispositions de l'*Acte de la Marine Marchande*, 1894, concernant les livres de bord officiels d'un navire (y compris les dispositions pénales) s'appliqueront à tout navire engagé dans la pêche des phoques dans les limites des mers auxquelles le présent acte s'applique, qui sont spécifiées dans l'arrêté.

3.—(1.) Toute contravention ou amende en vertu du présent acte pourra être poursuivie ou recouvrée de la même manière que si la contravention ou l'amende avait été commise ou encourue en vertu de l'*Acte de la marine marchande*, 1894.

(2.) Quant à la confiscation d'un navire en vertu du présent acte, l'article soixante-seize de l'*Acte de la Marine Marchande*, 1894, s'appliquera.

(3.) Si un officier commissionné en pleine solde au service naval de Sa Majesté la Reine a toute raison de croire que durant la période et dans les mers spécifiées dans un arrêté en conseil en vertu du présent acte, un navire britannique a été employé ou utilisé en contravention du présent acte, ou de tout règlement fait en vertu d'icelui, il pourra l'arrêter et l'examiner, et le détenir ou toute partie de son équipement ou de son équipage, et pourra saisir le certificat d'enregistrement du navire.

(4.) Dans le but de mettre à effet un arrangement conclu avec un Etat étranger, un arrêté en conseil en vertu du présent acte pourra déclarer que les pouvoirs en vertu du présent acte de cet officier commissionné pourront, sujet à toutes limitations, conditions, modifications et exceptions spécifiées dans l'arrêté, être exercés à l'égard d'un navire britannique et ses équipement, équipage et certificat, par les officiers de cet Etat étranger qui sont spécifiés dans l'arrêté, ou à l'égard d'un navire du dit Etat étranger et ses équipement, équipage et papiers par tels officiers britanniques qui sont spécifiés dans l'arrêté.

4.—(1.) Un officier ayant le pouvoir, en vertu du présent acte, de saisir le certificat d'enregistrement d'un navire, pourra, sujet aux directions d'un arrêté en conseil en vertu du présent acte, soit retenir le certificat, et donner à sa place un certificat provisoire, ou remettre le certificat après avoir mis sur l'endos d'icelui les raisons pour lesquelles il a été saisi ; et dans chaque cas il pourra, si le navire lui semble passible de confiscation, ordonner au navire, par une addition au certificat provisoire ou à l'endossement, de se rendre sans délai à un port spécifié, ce port ayant une cour britannique possédant l'autorité voulue pour juger cette affaire, et si cet ordre est enfreint, le propriétaire et le capitaine du navire, seront, sans préjudice de toute autre peine, chacun passible d'une amende n'excédant pas cent louis.

(2.) Lorsque, conformément au présent article, un certificat provisoire est donné à un navire, ou que le certificat d'un navire est endossé, tout officier des douanes dans les possessions de Sa Majesté, ou officier consulaire britannique, pourra détenir le navire jusqu'à ce qu'une obligation satisfaisante ait été consentie pour sa comparution dans toutes procédures juridiques qui pourraient être intentées contre lui en vertu du présent acte.

5.—(1.) Une déclaration par écrit, censée être signée par un officier autorisé par le présent acte d'arrêter et examiner un navire, quant aux circonstances ou raisons pour lesquelle il a arrêté et examiné le navire, sera admissible dans toutes procédures au civil ou au criminel, comme preuve des faits ou matières y énoncés.

(2.) Si la preuve contenue dans telle déclaration a été prise sous serment en la présence de la personne accusée, et que cette personne a eu une occasion de contre-interroger la personne rendant le témoignage, ou de répliquer à la preuve, l'officier faisant la déclaration pourra certifier que la preuve a été ainsi prise et qu'il s'est présenté une telle occasion comme susdit.

6.—(1.) Sa Majesté la Reine en conseil pourra faire révoquer et modifier les arrêtés passés en vertu du présent acte, et tout tel arrêté sera sans délai soumis aux deux chambres du parlement et publié dans la *London Gazette.*

(2.) Tout tel arrêté pourra contenir les limitations, conditions, modifications et exceptions qui paraîtront à Sa Majesté en conseil convenables pour remplir le but du présent acte.

7.—(1.) Le présent acte s'appliquera à l'animal connu sous le nom de phoque à fourrure, et à tout animal marin spécifié à cet égard par un arrêté en conseil en vertu du présent acte, et l'expression "phoque" dans le présent acte sera interprétée en conséquence.

(2.) Le présent acte s'appliquera aux mers situées dans cette partie de l'océan Pacifique appelée Mer de Behring, et dans telles autres parties de l'océan Pacifique qui sont au nord du quarante-deuxième parallèle de latitude nord, et sera supplémentaire et non dérogatoire aux dispositions de l'*Acte d'arbitrage de la mer de Behring*, 1894.

(3.) L'expression "équipement" dans le présent acte comprend tout bateau, agrès, engins de pêche ou de chasse, et autres choses appartenant à un navire.

(4.) Le présent acte pourra être cité sous le titre *Acte des pêcheries de phoques* (*Pacifique Nord*), 1895.

(5.) L'*Acte des pêcheries de phoques* (*Pacifique Nord*), 1893, est par le présent abrogé à compter de l'adoption du présent acte, mais il sera censé avoir continué en vigueur jusque-là, et tout arrêté en conseil en vigueur sous le dit acte continuera comme s'il avait été passé en vertu du présent acte.

(6.) Le présent acte sera et restera en vigueur jusqu'au premier jour de décembre mil huit cent uatre-vingt-dix-sept, et pas plus longtemps, à moins d'être continué par le parlement.
q

Pour donner effet aux dispositions de l'Acte qui précède, l'arrêté en conseil suivant fut édicté :—

ARRÊTÉ EN CONSEIL CONCERNANT LES PÊCHERIES DE PHOQUES (PACIFIQUE NORD).

Au chateau de Windsor, le 21e jour de novembre 1895.

PRÉSENTS :

Sa Très Excellente Majesté la Reine.
Le Lord Président,
Le Lord du Seing Privé,
Le marquis de Lansdowne.

Considérant que par l'*Acte des pêcheries de phoques* (*Pacifique Nord*), 1895, il est statué que Sa Majesté la Reine en conseil pourra, par arrêté en conseil, défendre, pendant la période spécifiée par l'arrêté, la prise de phoques par des navires britanniques, dans telles parties des mers auxquelles s'applique le dit acte qui sont spécifiées dans l'arrêté ; et que dans le but de mettre à effet un arrangement conclu avec un Etat étranger, un arrêté en conseil pourra déclarer que les pouvoirs en vertu du présent acte de tout officier commissionné en pleine solde dans la marine de Sa Majesté pourront, sujet à toutes limitations, conditions, modifications et exceptions spécifiées dans l'arrêté, être exercés à l'égard d'un navire britannique et ses équipement, équipage et certificat par les officiers du dit État étranger qui sont spécifiés dans l'arrêté, et que tout tel arrêté pourra contenir les limitations, conditions, modifications et exceptions qui paraîtront à Sa Majesté en conseil convenables pour remplir le but de cet acte.

Et considérant que le dit acte s'applique aux mers dans cette partie de l'océan Pacifique, appelées Mer de Behring, et dans telles autres parties de l'océan Pacifique Nord qui sont au nord du quarante-deuxième parallèle de latitude nord ;

Et considérant qu'un arrangement a été conclu entre Sa Majesté la Reine et Sa Majesté l'Empereur de Russie, par lequel les navires britanniques engagés dans la chasse aux phoques dans telles parties des dites mers qui sont ci-après spécifiées pourront être saisis par les croiseurs russes :

Et considérant qu'il a plu à Sa Majesté, par et avec l'avis de Son Conseil privé, le 24e jour d'août 1895, de rendre un arrêté en conseil comme un arrêté *provisoire* dans le sens de l'Acte de publication des règlements, 1895 ;

Et considérant que les dispositions de l'Acte de publication des règlements, 1895, ont été exécutées ;

Sachez donc, qu'il plaît à Sa Majesté, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le dite acte précité et de tous autres pouvoirs l'autorisant à cet effet, par et avec l'avis de Son Conseil privé, ordonner, et il est par le présent ordonné comme suit :—

1. Dès et à compter de la date du présent arrêté jusqu'à ce que Sa Majesté en conseil l'ordonne autrement, la prise de phoques par des navires britanniques est par les présentes défendue dans telles parties des mers auxquelles s'applique l'acte précité, qui sont comprises dans les zones suivantes, (appelées dans le présent arrêté, "zones prohibées"), savoir :—

(1.) Une zone de dix milles marins sur toutes les côtes russes de la mer de Behring et de l'océan Pacifique Nord ; et

(2.) Une zone de trente milles marins autour des îles Kormandorsky et Tulenew (Ile Robben).

2. Les pouvoirs d'un officier commissionné en pleine solde dans le service naval de Sa Majesté en vertu de l'acte précité pourront être exercés à l'égard d'un navire britannique, et de ses équipement, équipage et certificat, par un capitaine ou autre officier en commandement d'un vaisseau de guerre de Sa Majesté l'Empereur de Russie (ci-après appelé "officier russe autorisé"), mais sujet aux limitations, conditions, modifications et exceptions suivantes, savoir :—

(1.) Les dits pouvoirs ne seront pas exercés par un officier russe autorisé, sauf à l'égard des navires britanniques engagés à faire la chasse aux phoques dans aucune des zones prohibées.

(2.) Un navire britannique ne sera pas passible d'être saisi ou détenu par un officier russe autorisé pour cause de contravention aux règlements établis en vertu de l'article 2 de l'acte précité.

(3.) Les pouvoirs en vertu de l'article 3 de l'acte précité de détenir une partie quelconque de l'équipement ou de l'équipage, et les pouvoirs en vertu de l'article 4 de donner un certificat provisoire au lieu du certificat d'un navire qui est saisi et détenu, ou d'inscrire au dos d'un certificat les raisons pour lesquelles il a été saisi, et d'ordonner que le navire se rende sans délai à un port spécifié, ne seront pas exercés à l'égard d'un navire britannique par un officier russe autorisé.

(4.) Lorsqu'un officier russe autorisé, dans l'exercice des dits pouvoirs, arrête et détient un navire britannique ou son certificat d'enregistrement, il délivrera aussitôt que possible le navire, ou délivrera ou transmettra le certificat, selon le cas, soit à l'officier commandant du croiseur russe ou à l'autorité britannique la plus proche, tel que défini par le présent arrêté, et alors, ou sous un délai raisonnable après, il démontrera à cet officier ou autorité qu'il existait de bonnes raisons pour la détention ou saisie, et que la cause est du ressort d'un tribunal britannique, et il fournira aussi à cet officier ou autorité la preuve que cet officier ou autorité croira suffisante aux fins de ce jugement ; et à défaut par le dit officier russe de convaincre cet officier ou autorité, ou de fournir à cet officier ou autorité cette preuve suffisante comme susdit, le dit officier ou autorité pourra relâcher le navire.

3.—(1.) Lorsque l'officier commandant d'un croiseur britannique reçoit un navire britannique d'un officier russe autorisé, et est convaincu qu'il existe de bonnes raisons pour la détention ou saisie, et que la cause est du ressort d'un tribunal britannique, il pourra exercer les pouvoirs conférés par l'article 4 de l'acte précité, de la même manière que s'il avait lui-même arrêté et examiné et détenu le navire, et le dit article s'appliquera en conséquence.

(2.) Lorsque l'officier commandant d'un croiseur britannique, ou une autorité britannique, reçoit un navire britannique d'un officier russe autorisé, et soumet la cause à un tribunal britannique, il sera censé, pour les fins de l'article 76 de l'*Acte de la Marine Marchande*, 1894, avoir lui-même saisi ou détenu le dit navire.

4. Pour les fins du présent arrêté, l'expression "autorité britannique" signifie tout officier des douanes dans les possessions de Sa Majesté, et tout officier consulaire britannique autorisé comme tel dans tout port ou endroit.

5. "L'arrêté en conseil concernant les pêcheries de phoques (Pacifique Nord), 1894", est par le présent révoqué, sans préjudice à toute chose faite ou soufferte en vertu du dit arrêté.

6. Le présent arrêté pourra être appelé "Arrêté en conseil concernant les pêcheries de phoques (Pacifique Nord), 1895".

Et le Très Honorable le Marquis de Salisbury, C.G., et le Très Honorable Joseph Chamberlain, deux des principaux Secrétaires d'Etat de Sa Majesté, et les Lords Commissaires de l'Amirauté, donneront les directions nécessaires aux fins des présentes, selon leurs diverses attributions.

C. L. PEEL.

LES ACTES DE 1893 ET DE 1895 COMPARÉS.

Ci-suit le résultat d'une étude de l'acte modifié, comparé avec celui de 1893 qui constituait la première loi édictée à la suite de la convention russe qui prit effet cette année-là.

L'article 1, paragraphes 1 et 2, et les alinéas (*a*) et (*b*) rétablissent, sans modifications, les articles correspondants de l'acte de 1893.

L'article 1, paragraphe 3, l'article 2 et ses paragraphes 1 (*a*) (*b*) 2 et 3, ainsi que l'article 3, pages 1, 2, 3 et 4, remplacent, avec des ajoutés, les paragraphes 3, 4, 5 et 6 de l'article I de l'acte de 1893.

Le paragraphe 3 de l'article 1 diffère du premier acte dans la phraséologie ; mais tout en faisant droit à quelques-unes des recommandations du Canada, il omet les paragraphes suivants et y pourvoie sous une forme différente par l'article 3.*

Il met aussi le délit sous le coup de l'Acte de la Marine Marchande, 1894, au lieu de 1854, comme dans l'acte de 1893. Toutefois, c'est une nécessité incidente apparente.

L'article 2 et ses paragraphes 1, 2 et 3 sont nouveaux. En vertu de cet article faculté est donnée d'établir par arrêté du conseil des règlements relatifs à l'inscrip-

---

* NOTE.—Un mémorandun avec annexe contenant certaines recommandations faites par le gouvernement canadien se trouve à la page 48 du document impérial "*Russia* n° 1, 1895 (C. 7713), présenté au parlement impérial, juin 1895.

tion la chasse et la prise des phoques dans le livre de bord officiel, de régulariser la chasse et la prise de phoques, avec pouvoir de défendre ou restreindre l'usage d'un genre particulier de vaisseaux, méthodes ou instruments dans l'océan Pacifique du Nord, au nord du 42e degré de latitude nord.

Le paragraphe 2 décrète une amende pour contravention aux règlements semblables à ceux établis par l'*Acte d'arbitrage de la mer de Behring*, 1894.

Le paragraphe 3 applique les dispositions (y compris les dispositions pénales) de l'*Acte de la Marine Marchande*, 1894 (concernant les livres de bord officiels) à tout navire engagé dans la pêche des phoques dans les limites des mers auxquelles l'acte s'applique, telles que spécifiées dans l'arrêté du conseil (si les règlements décrètent ces inscriptions dans les livres de bord officiels). Une disposition semblable quant à l'*Acte de la Marine Marchande*, 1854, existe dans l'*Acte d'arbitrage de la mer de Behring*, lequel prescrit l'inscription en vertu de la sentence arbitrale de Paris.

L'article 3, paragraphes 1 et 2, pourvoit à la poursuite de toute contravention, au recouvrement de toute amende, et à la confiscation du navire, en vertu de l'*Acte de la marine marchande de* 1894. Ces paragraphes remplacent le paragraphe 3 de l'article 1 de l'acte de 1893, et sont semblables à l'*Acte d'arbitrage de la mer de Behring*, 1894.

Le paragraphe 3 remplace le paragraphe 4 de l'article 1 de l'acte de 1893.

Les citations suivantes permettent une comparaison.

L'ACTE DE 1893.

(4.) Tout officier commissionné en activité de service dans la marine de Sa Majesté la Reine aura le pouvoir, durant la période et dans les mers spécifiées par l'arrêté, d'arrêter et d'examiner tout navire britannique, et de le détenir ainsi que toute partie de son équipement ou qui que ce soit de son équipage, *s'il croit* que le navire sert ou *se propose* à servir ou à être employé en contravention au présent acte.

SUBSTITUTION PROPOSÉE PAR LE CANADA.

(7.) Tout officier commissionné en activité de service dans la marine de Sa Majesté la Reine aura le pouvoir, durant la période et dans les mers spécifiées par l'arrêté, d'arrêter et d'examiner tout navire britannique, et de le détenir ainsi que toute partie de son équipement ou qui que ce soit de son équipage *si le navire sert ou est employé en contravention au présent acte.*

L'ACTE IMPÉRIAL DE 1895.

(3.) Si un officier commissionné en pleine solde au service naval de Sa Majesté la Reine *a toute raison de croire* que durant la période et dans les mers désignées dans un arrêté en conseil en vertu du présent acte, un navire britannique a été employé ou utilisé en contravention du présent acte, ou de tout règlement fait en vertu d'icelui, il pourra l'arrêter et l'examiner, et le détenir ou toute partie de son équipement ou de son équipage, et pourra saisir le certificat d'enregistrement du navire.

Ce paragraphe, tout en n'allant pas aussi loin que celui qui est suggéré plus haut, exige que l'officier ait toute raison de croire que le navire a été employé ou utilisé en contravention de l'acte ou des règlements, et il ne dit pas si l'officier *croit* que le navire se *prépare* à commettre la contravention.

Le paragraphe 4 de l'article 3 rétablit sous une phraséologie modifiée le paragraphe 5 de l'article 1 de l'acte de 1893, mais il n'en change apparemment ni l'intention ni la signification. Par conséquent il perpétue le droit de visite et de recherche, principe qui a soulevé des protestations.

Le paragraphe 6 de l'article 1 de l'acte de 1893 ne paraît pas être rétabli, et le nouvel acte ne paraît pas contenir une disposition de cette nature.

Le paragraphe était comme suit :

(6.) Si, durant la période et dans les mers désignées dans l'arrêté, un navire britannique est trouvé ayant à son bord des engins de pêche ou de chasse, ou des peaux ou des carcasses de phoques, il incombera au propriétaire ou au capitaine de ce navire de prouver que le navire n'était pas employé ou utilisé en contrevention du présent acte.

Ce paragraphe constituait l'une des objections faites contre l'acte de 1893, car il fournissait une preuve *prima facie* de culpabilité, d'après laquelle plusieurs navires avaient eu leurs voyages interrompus, sans avoir aucun recours.

De la sorte le navire n'a pas à faire la preuve de l'innocence de ses intentions, et, comme conséquence naturelle, la preuve de l'infraction incombe nécessairement aux plaignants.

L'article 4, paragraphe 4, rétablit avec modifications l'article 2, paragraphe 1, de l'acte de 1893, relativement aux pouvoirs d'un officier de saisir le certificat, etc., du navire. et d'ordonner à celui-ci de se rendre dans un port spécifié. Les modifications établissent que la saisie doit être "sujette aux directions d'un arrêté en conseil en vertu du présent acte", et l'envoi du navire dans un port "si ce navire lui semble passible de confiscation". Cette modification rend l'article meilleur qu'il n'était, et en lisant le parapraphe 4 de l'article 2 de l'arrêté en conseil déjà cité, on verra que les autorités russes sont requises de remettre tout navire (britannique) saisi entre les marins de l'autorité britannique la plus proche, à laquelle il incombera dès lors de décider, suivant la preuve produite, s'il y avait une bonne raison de détenir le navire, et s'il y a là matière d'adjudication dans une cour britannique.

Néanmoins, le propriétaire et le capitaine sont chacun passibles d'une amende s'ils enfreignent l'ordre de se rendre dans un port spécifié, bien que l'on puisse prétendre avec raison que le capitaine seul devrait être passible.

Le paragraphe 2 de l'article 4 rétablit le paragraphe 2 de l'artirle 2 de l'acte de 1893 quant à l'officier des douanes et à l'officier consulaire qui détiennent le navire, jusqu'à ce qu'une obligation satisfaisante ait été consentie pour comparution dans toutes procédures juridiques intentées.

L'article 5, paragraphes 1 et 2, sont identiques à l'article 3, paragraphes 1 et 2 de l'acte de 1893, quant à la preuve au moyen d'une déclaration par écrit signée par un officier autorisé à arrêter et examiner un navire, si cette preuve est prise sous serment en présence de la personne accusée, dans certaines circonstances.

L'article 6, paragraphes 1 et 2 sont les mêmes que l'article 5, paragraphes 1 et 2, quant à l'application et à l'interprétation, sauf que le paragraphe du nouvel acte ajoute: "Et il sera supplémentaire et non dérogatoire aux dispositions de l'*Acte d'arbitrage de la mer de Behring*, 1894."

Le paragraphe 3, interprétant l'expression "équipement", est identique au paragraphe 3 de l'article 5 de l'acte de 1893.

Les paragraphes 4 et 5, citant l'acte et abrogeant l'acte précédent à compter de l'adoption du présent acte, et continuant l'arrêté du conseil en vigueur sous l'autorité de l'acte de 1893, varient nécessairement dans la forme.

Le paragraphe 6 est nouveau. Il se lit comme suit :—

"Le présent acte sera et restera en vigueur jusqu'au 31e jour de décembre 1897, et pas plus longtemps, à moins d'être continué par le parlement."

On observera que le présent acte, tout en rétablissant celui de 1893, va beaucoup plus loin, attendu qu'il prend le pouvoir de faire des arrêtés en conseil établissant des règlements qui, en vertu du texte de la convention avec la Russie, l'acte de 1893, ou des arrêtés en conseil relevant de cet acte, n'existent pas; bien que des règlements de même nature aient force de loi en vertu de l'*Acte d'arbitrage de la mer de Behring*, 1894, couvrant la zone à laquelle la sentence arbitrale et la législation qui en est la conséquence, sont applicables.

La zone à laquelle le présent acte s'applique est la même que celle mentionnée par l'acte de 1893, savoir :—Toute la partie de l'océan Pacifique (y compris la mer de Behring) qui se trouve au nord du 42e parallèle de latitude nord, de l'Amérique à l'Asie. Elle renferme toute la zone couverte par la sentence arbitrale, excepté une partie sur la limite méridionale entre les 42e et 35e degrés de latitude nord, et comprend l'océan Pacifique au nord d'une pointe vis-à-vis l'île Yesso, dans le Japon, sur la côte asiatique, et d'une pointe à la hauteur de l'Etat d'Orégon, dans l'Amérique.

Après avoir pris le pouvoir de faire ces règlements (par arrêté du conseil), l'acte pourvoit aux mesures à suivre contre les infractions, si ces règlements sont faits.

Par conséquent, les infractions relèvent des arrêtés en conseil que l'acte donne à Sa Majesté le pouvoir de faire.

L'acte lui-même (paragraphe 5 de l'article 7) continue en vigueur l'arrêté en conseil rendu en vertu de l'acte de 1893; mais cela n'altère pas le pouvoir de dicter d'autres arrêtés en conseil indépendants, d'une nature entièrement différente et plus étendue.

On a prétendu, et on prétend encore, que la convention avec la Russie n'exige pas d'autres prohibitions que celles qui étaient en vigueur en 1893, et qu'elles sont

elles-mêmes beaucoup plus restrictives et plus étendues qu'une interprétation raisonnable de la convention, vu les conditions particulières de l'industrie, le demandait.

Cependant, comme l'application pratique de l'acte peut seulement être jugée d'après les arrêtés en conseil rendus en vertu de cet acte, il est bon de parler de l'arrêté en conseil cité plus haut. Le paragraphe 2 de l'article 2 se lit comme suit:—

"Un navire britannique ne sera pas passible d'être saisi ou détenu par un officier russe autorisé pour cause de contravention aux règlements établis en vertu de l'article 2 de l'acte précité." Sous ce rapport l'acte reste dans l'intention de la convention, et il est compris que le pouvoir arrogé sera appliqué plus particulièrement dans le but de recueillir des renseignements statistiques sur la question des phoques en général.

D'un bout à l'autre l'acte substitue l'Acte de la Marine Marchande, en tant qu'applicable, à ceux de 1854 et de 1876 cités dans l'acte de 1893. La nécessité en est évidente.

Il est bon de faire observer aussi que l'acte de 1893, article 1, paragraphe 4, autorise la saisie d'un navire, etc., si l'officier qui l'aborde croit que ce navire servait ou était employé ou se préparait à servir ou à être employé en contravention.

Ceci, entre autres choses, a formé le sujet d'un protêt de la part du gouvernement canadien, et le présent acte, s'il ne fait pas entièrement droit aux objections sous ce rapport, en nécessitant, de la part de l'officier, une cause raisonnable de croire que le navire a été utilisé ou employé avant de l'arrêter, de l'examiner ou de la saisir, fait certainement une concession très considérable dans ce sens.

L'absence, dans l'acte, du paragraphe 6 de l'article 1 de l'acte de 1893, qui établissait une cause *prima facie* contre le navire et rejetait sur lui l'obligation de prouver son innocence, est très significative; et il semblerait que le rejet de la responsabilité sur l'autre partie diminue grandement l'une des plus sérieuses objections que soulevait l'acte de 1893.

Tous les navires saisis en 1893—le *Maud S*, l'*Ainoko*, le *Minnie* et l'*Arctic*—ont vu leur campagne brisée sans retour, en raison de la cause *prima facie* établie contre eux, bien que tous aient subséquemment convaincu le tribunal de leur innocence, à l'exception du *Minnie*, qui fut condamné simplement faute d'une preuve suffisante pour repousser la présomption soulevée contre sa seule présence dans une localité où il avait le droit de se trouver pour d'autres fins que celles prescrites dans l'acte.

Le nouvel acte restreint donc grandement les facilités d'ingérence, et de ce chef la comparaison est tout à l'avantage des navires britanniques.

La seconde addition contenue dans le paragraphe 1 de l'article 4, "si le navire lui semble passible de confiscation", paraît aussi rendre l'acte plus favorable que ne l'était celui de 1893.

Le droit de visite et de recherche par des officiers étrangers sur un navire britannique est continué (art. 4, par. 3).

Le principe en jeu dans cette concession à des pouvoirs étrangers a formé le sujet de beaucoup de représentations.

Le fait que ce droit est mutuellement conféré par chaque pouvoir à l'autre, n'est pas (dans les circonstances particulières où l'on se trouve) jugé une réponse suffisante aux objections.

Il est impossible que des droits réciproques puissent être conférés entre la Russie et la Grande-Bretagne au sujet de la pêche des phoques sur la haute mer, puisque leurs intérêts en la matière sont diamétralement opposés,

Possédant des îles à phoques, la Russie a tout intérêt à exécuter la prohibition de la chasse des phoques en haute mer, et dans ce but elle la défend à ses propres sujets. Où, alors, la Grande-Bretagne peut-elle exercer un privilège soit-disant réciproque?

D'un autre côté, l'intérêt que prend la Grande-Bretagne à la capture de phoques par ses sujets se borne uniquement à la chasse pélagique, attendu que c'est le seul mode par lequel ils puissent participer à l'exploitation de cette industrie, puisqu'elle ne possède pas d'habitats de phoques. Ainsi, dès le début, les intérêts des deux pays, sous ce rapport, sont nécessairement opposés. Il est donc facile de comprendre que, si la Russie peut volontiers concéder des pouvoirs à la Grande-Bretagne pour

l'aider à policer ses eaux, pour mettre fin à une pratique (quoique légitime) contre les intérêts de la Russie, la Grande-Bretagne ne saurait être portée par la même raison à conférer des pouvoirs similaires. De là, l'avantage est nécessairement tout d'un côté.

Apparemment, pour dépasser la seule apparence de réciprocité, la Russi aurait à soumettre ses opérations sur terre à un examen inquisiteur, à l'espionage et à la surveillance par des représentants britanniques, et même cette concession ne pourrait aucunement être regardée comme constituant un équivalent pour les droits conférés aux russes sur les navires britanniques dans les hautes mers.

LES RÉCLAMATIONS DU "WILLIE M'GOWAN" ET DE L'"ARIEL."

Le rapport de 1893 contenait le texte des conclusions de la commission russe chargée d'instituer une enquête au sujet des saisies opérées par les autorités russes dans le voisinage des îles Komandorsky en 1892.

Relativement au *Willie McGowan*, la commission décida qu'elle n'était pas jusfifiable de déclarer que la saisie avait été tout à fait régulière, et quant à l'*Ariel*, elle décida que, quoiqu'il y eût des indices que ce navire était allé dans les eaux territoriales, la majorité de la commission ne considérait pas que sa saisie fût justifiable au point de vue légal, à cause de "l'absence d'une condition qui est essentiellement et généralement admise, c'est-à-dire que les chaloupes de l'*Ariel* n'avaient pas fait la chasse aux phoques dans nos eaux".

En conséquence le gouvernement russe signifia qu'il était prêt à procéder à la répartition de l'indemnité à être payée aux propriétaires des deux navires.

Dans le cours de la présente année le gouvernement de Sa Majesté a demandé, par le canal du gouvernement canadien, la preuve documentaire et les pièces probantes qui pourraient être obtenues à l'appui des réclamations détaillées du *Willie McGowan* et de l'*Ariel*.

De suite notre département s'est mis en communication avec les intéressés dans la Nouvelle-Ecosse et la Colombie-Britannique, et une masse de matériaux de la nature nécessaire pour établir le bien-fondé des réclamations ont été envoyés pour être transmis à Saint-Petersbourg.

Il y a donc tout lieu d'espérer qu'avant longtemps la nouvelle officielle du règlement définitif de ces réclamations arrivera au Canada.

La saisie d'autres navires qui a été confirmée par la commission, et fait encore le sujet d'une correspondance diplomatique.

R. N. VENNING.

OTTAWA, 31 décembre 1895.

ANNEXE N° 7.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE RENDEMENT DES PÊCHERIES EN 1895, D'APRÈS DES RAPPORTS PRÉLIMINAIRES FOURNIS PAR LES INSPECTEURS.

Vu l'époque rapprochée où ce rapport doit être livré à l'impression pour être soumis au parlement, il est impossible de réunir et compiler à temps les données statistiques des différentes provinces, car les détails qu'il faut pour les compléter viennent de sources variées et de régions lointaines, dont quelques-unes sont d'accès très difficiles, tandis que dans d'autres la pêche est activement exploitée jusqu'à la clôture de la navigation. Des relevés complets du rendement et de la valeur des pêches de chaque province pendant la campagne de 1895 seront publiés dans un supplément, en même temps que les rapports et états statistiques des différents employés aux pêcheries.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

L'inspecteur A. C. Bertram transmet le rapport suivant au sujet des pêches de l'Ile du Cap-Breton:—

Quartier n° 1.

La statistique que doit accompagner mon rapport annuel et qui sera envoyée à la fin de l'année accusera, je regrette de le dire, une diminution notable dans au moins trois des principales pêches de mon quartier: celle de la morue, de l'égrefin et du maquereau. Il y aura, toutefois, une augmentation dans les pêches du hareng, du homard, et probablement du saumon. Les causes qui ont conduit à la diminution dont je parle sont difficiles à fixer.

Pour une raison inconnue des pêcheurs de la côte la morue, depuis quelques années, se tient au large, dans les eaux profondes. Que ce soit dû au fait que les bancs de la côte se dépouillent de la pâture naturelle qu'ils offraient, ou à des variations climatériques, je ne saurais le dire. Ce ne peut certainement pas être dû à une pêche excessive, car depuis nombre d'années la morue et l'égrefin n'ont été vus en aussi grande abondance que l'été dernier sur les bancs de Terreneuve, et je puis ajouter sur quelques-uns des bancs entre la côte de Terreneuve et le Cap-Breton. Ce qu'il faut aujourd'hui à nos pêcheurs du Cap-Breton, ce sont de plus gros bâteaux de pêche, comme ceux que les pêcheurs de Lunenburg ont adoptés avec succès. Une absence prolongée de la morue des bancs de la côte va forcer les pêcheurs de l'endroit soit à abandonner cette pêche ou à se pourvoir d'embarcations que leur permettent d'aller sur les bancs du large.

Si la pêche du maquereau du printemps a été assez bonne, celle de l'automne a totalement manqué, particulièrement sur la côte nord-est du Cap-Breton. Revenu de la baie du Nord dans les eaux du sud, le maquereau, pour des raisons inconnues, a dédaigné nos côtes et nos baies. Ce changement de direction dans ses migrations n'a pas été causé cette année par le fait que les seines en bourse ont intercepté les bancs de maquereaux, comme les pêcheurs s'en plaignaient naguère, car il y a eu sur la côte beaucoup moins qu'autrefois de navires se servant de seines, et encore n'ont-ils fait que de très faibles captures.

Hareng.

Il y a eu abondance de hareng de bonne qualité, et les captures furent considérables, mais pas beaucoup de demandes et prix peu élevés. Aussi, comme

résultat, pêcheurs et marchands tiennent en réserve de grandes quantités de hareng salé, dans l'attente que la demande et les prix hausseront.

Homard.

De toutes les branches de l'industrie de la pêche aucune ne paraît rapporter autant de profits à nos pêcheurs que celle du homard. La dernière campagne a été très fructueuse pour les paqueurs et pour ceux qui exploitent cette pêche. Le homard était très abondant, les prix réalisés étaient bons, et la prorogation de temps accordée par le gouvernement a fait de cette pêche un succès.

Comme je me propose de traiter, dans mon rapport annuel, des opérations piscicoles de ce quartier d'après des données fournies par la statistique officielle, je n'en dirai pas davantage aujourd'hui. J'ajouterai seulement que les périodes de clôture ont été bien observées.

Les nombreuses poursuites intentées ont eu une salutaire influence sur ceux qui étaient naguère tentés d'enfreindre les règlements.

QUARTIER Nº 2.

L'inspecteur Robert Hockin transmet les observations suivantes sur les pêches du quartier nº 2, Nouvelle-Ecosse, comprenant les comtés de Cumberland, Colchester, Pictou, Antigonish, Guysborough, Halifax et Hants :—

Pour faciliter la comparaison, il est bon de donner la valeur du rendement d'après le rapport de l'année dernière. Elle est comme suit:—

POISSON DE MER.

	$
Hareng	182,000
Maquereau	223,000
Morue	226,000
Merluche, Egrefin, Merlan	73,000
Flétan	32,000
Homard	546,000
Saumon	51,000
Eperlan, gasparot, Alose, anguille, Truite	85,000
Tous autres	93,000
	1,511,000

A propos de hareng, la saison a été remarquable par son abondance. Dans quelques comtés il en a été pris trois fois et demie plus que l'année dernière, mais comme les prix étaient loin de rémunérer, les pêcheurs n'ont pas pris toute la quantité dont ils se seraient assurés s'ils avaient espérer voir la cote des marchés s'élever. Quoi qu'il en soit, ceux qui n'avaient pas vendu leur poisson à cette époque en obtiennent maintenant d'assez bons prix.

Maquereau.

Tous les rapports reçus de ce quartier accusent une diminution considérable dans la capture de ce poisson.

Morue.

On estime que les relevés donneront de 15 à 20 pour 100 de moins que l'année dernière. Des autres poissons appartenant à la même famille, la merluche et l'égrefin ont considérablement augmenté, le merlan a diminué.

Homard.

Dans tout le quartier, le rendement de cette pêche, qui représente aujourd'hui un tiers de la valeur de tout le poisson pris, sera de bien près égal à celui de l'année dernière.

Saumon.

Dans le détroit de Northumberland la capture a été de moitié moindre que celle de l'année dernière; sur la côte Atlantique, elle a été un peu meilleure; dans la baie de Fundy, même résultat, à peu près, que l'an dernier.

Alose.

Elle ne rapportera pas autant que l'année dernière.

Eperlan

Il donnera moins, mais on croit que le gasparot produira un léger excédent.

De tout ce qui précède on doit s'attendre à une diminution de 10 à 15 pour 100 dans la valeur de la capture totale.

Quartier n° 3.

L'inspecteur L. S. Ford nous envoie les observations sur les pêches du quartier n° 3, qui comprend les comtés de Lunenburg, Queen, Shelburne, Yarmouth, Digby, Annapolis et King.

En l'absence de la statistique ordinaire, un rapport pourrait être incompatible avec le rapport régulier, qui repose sur des chiffres et est préparé plus tard; cependant, je me permettrai quelques remarques que me suggèrent les renseignements reçus des différents gardes-pêche et mes observations pesonnelles:

En somme les pêcheries ont bien réussi sur le grand banc, la capture a été plus fructueuse que l'année dernière, mais des prix excessivement bas vont sans doute diminuer quelque peu les profits.

La pêche en bateaux n'a pas été un succès; en plusieurs endroits elle n'a pas même donné un rendement moyen, à cause principalement de la rareté de la boitte et du poisson. Les pêcheurs se plaignent amèrement de ce que le chien de mer chasse la morue des côtes. Depuis que l'huile de chien de mer est devenue de peu de valeur, on ne s'occupe pas beaucoup de le prendre; par suite il a rapidement augmenté, et il est devenu assez nombreux pour diminuer la capture du poisson marchand sur nos côtes.

Hareng.

Il donne un rendement moyen, mais les prix sont si bas que quoique durant l'automne nos baies et nos bancs fussent remplis de ce poisson, les pêcheurs n'ont pas fait d'efforts pour le pêcher. En quelques endroits, cependant, il en a été pris de grandes quantités, beaucoup plus que les années précédentes, ainsi que les chiffres le démontreront.

Maquereau.

Dans la plupart des localités le maquereau a totalement fait défaut. Il paraît abonder au large, mais il ne vient plus dans les havres et les baies comme autrefois Toutes espèces de raisons sont invoquées pour expliquer cette désertion, mais il en est peu de plausibles. Comme un outillage dispendieux est employé à la pêche du maquereau, l'insuccès constitue une perte sérieuse pour les pêcheurs ainsi que pour la province. L'importance de cette pêche de valeur mérite de fixer l'attention du département, et je suggère qu'il fasse des recherches pour découvrir les causes de l'insuccès.

Homard.

Cette industrie est très activement exploitée. Les exportations de homard vivant vont excéder celles de l'année dernière, et les homarderies opèrent dans les limites de leur extrémité. La pêche du homard est l'objet d'une attention spéciale de la part de nos employés, et elle demande davantage, car en dépit d'une surveillance active, il n'y a pas de doute que des homards chargés d'œufs sont expédiés aux Etats-Unis dans les semaques qui fréquentent nos côtes et qui viennent acheter le crustacé de nos bateaux. On se prépare activement à cette exploitation pour l'année prochaine, et j'appelle l'attention du département sur la nécessité d'une protection plus efficace.

On me prie, en certaines localités, de recommander que la saison de pêche commence en avril au lieu de janvier, comme maintenant; dans d'autres, la présente saison donne satisfaction. Sur la côte de la baie, à Yarmouth, on voudrait que la taille réglementaire fût de 10½ au lieu de 9 comme actuellement. Un tel règlement amènerait la fermeture de toutes les homarderies, car elles ne pourraient soutenir la concurrence du prix reçu pour le homard de 10½ sur les marchés des Etats-Unis.

Saumon.

Les pêches donneront la même moyenne que les années passées. Dans quelques localités, elles ont presque manqué; en d'autres, elles ont produit des surplus. Les lois qui régissent cette pêche sont bien comprises; il a été fait beaucoup dans ces dernières années pour réparer les pertes, et il reste encore fort à faire. Une centaine d'années de négligence et d'indifférence de la part des propriétaires de scieries ont à peu près détruit nos pêcheries de l'île, et il faudra beaucoup de temps pour les restaurer. Avec du sens commun, des passes migratoires allant de la mer aux lacs, et un rempoissonnement judicieux, il n'y a point de raisons pour que le saumon, le gasparot, la truite, etc., n'abondent pas dans nos rivières et nos ruisseaux.

Au commencement de la saison le gasparot constitue, en plusieurs endroits, la seule boitte qu'il soit possible de se procurer pour les pêches en eau profonde, et les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse en emportent actuellement de grandes quantités du Nouveau-Brunswick dans ce but, tandis que nos propres rivières devraient leur en fournir. Nos pêcheries de l'intérieur offrent incontestablement plus qu'un intérêt local, et c'est un fait bien connu que toute la famille morue suit le poisson de boitte dans les havres de nos côtes et attend son retour des rivières. Depuis le mois d'août jusqu'à celui de novembre, le maquereau se nourrit principalement de jeunes poissons. Dans ce cas un accroissement de poissons anadromes signifierait une augmentation dans la pêche côtière, qui diminue passablement de nos jours; et la diminution de jeunes poissons, l'automne, peut expliquer pourquoi le gros maquereau ne vient plus comme dans les anciens jours.

Alose.

Cette pêche a été exceptionnellement bonne, sous le double rapport de la quantité et de la qualité.

Un plus grand nombre de navires et de pêcheurs ont fait la pêche sur les bancs. A tout bien considérer, la capture totale s'est maintenue dans une bonne moyenne. Il est vrai que les prix sont décourageants, mais il est permis d'espérer un changement sous ce rapport.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Quartier nº 1.

Pour le quartier nº 1, qui comprend le comté de Charlotte, l'inspecteur J. H. Pratt rapporte qu'il y aura une légère diminution dans la capture de presque toutes les espèces de poissons durant la saison qui achève, non pas que le poisson ait diminué en quantité, mais les prix ont été si minimes que les différentes pêches n'ont pas été faites avec l'énergie qui distingue nos pêcheurs lorsque les prix sont meilleurs.

Relativement à la pêche du hareng, il me fait plaisir de dire que le hareng, gros et petit, était très abondant, mais les acheteurs ont payé des prix très faibles comparés à ceux d'autres années.

Toutefois, en dépit d'une faible demande et de petits prix, il a été capturé plus de hareng, et l'embarillage, le fumage et la conserve des sardines ont été l'objet de la même activité, car les pêcheurs doivent travailler, quand même les prix ne seraient pas aussi rémunératifs qu'ils le désireraient.

La valeur totale des captures de cette année sera, je regrette de le dire, un peu moindre qu'en 1894.

Quartier nº 2.

Pour le quartier nº 2, qui comprend les comtés d'Albert, Westmoreland, Kent, Northumberland, Gloucester et Ristigouche, l'inspecteur R. A. Chapman présente un rapport préliminaire qui sera très surement vérifié par la statistique dont son rapport régulier sera accompagné à la fin de l'année courante. La valeur totale du poisson pris, nonobstant une diminution dans une ou deux espèces mentionnées ci-après, sera plus grande que l'année dernière et s'élèvera probablement à trois millions de dollars; une partie notable de ce rendement provient des pêcheries de la rivière et de la côte, qui deviennent très importantes pour une grande partie de la population. Il donne sur la capture des différentes espèces de poissons les quelques détails qui suivent:—

Alose.

Bien que ce poisson ait été plus abondant qu'à l'ordinaire dans plusieurs quartiers du golfe Saint-Laurent où il est de médiocre qualité, il ne sera jamais pris dans les grandes quantités d'autrefois au fond de la baie de Fundy, où des centaines de bateaux en faisaient naguère la pêche—tant qu'un règlement défendant la pêche avant le 20 juin n'aura pas mis fin à la destruction annuelle qui se fait, dans le port de Saint-Jean, de l'alose qui se rend sur ses frayères.

Saumon.

Sur la rivière Ristigouche la pêche n'a pas été aussi bonne que celle de 1894, la meilleure qui eut été faite depuis des années; cependant, elle a donné un rendement passable, et les déficits seront au moins partiellement remplis dans quelques autres quartiers. Grand nombre de saumons et de saumoneaux ont été signalés sur les frayères de toutes les rivières dans le cours de l'automne dernier, ce qui fait espérer de fructueuses captures pour plus tard.

Truite.

Les captures de truite semblent augmenter chaque année. De grandes quantités de truites de mer ont remonté les deux bras de la rivière Miramichi le printemps dernier.

Hareng.

Le hareng de printemps a été très abondant, et de bonnes captures d'un beau poisson ont été faites sur les bancs de Caraquet et de Miscou pendant les mois d'août et de septembre.

Eperlan.

La capture d'éperlans va dépasser de près d'un million de livres celle de l'année précédente; c'est la plus considérable qui ait jamais été signalée. Cet automne les rivières et les baies sont remplies d'éperlan, lequel est apparemment plus abondant que jamais à cette saison de l'année.

Morue.

La capture n'approche pas de celle de l'année dernière; c'est le mauvais temps qui en est la cause, et non la rareté du poisson, lequel est, au contraire, très abondant, surtout dans ces derniers temps.

Maquereau.

Si de grandes quantités en ont été pêchées en quelques endroits le long de la côte, spécialement à la hauteur de Richibouctou, le maquereau a presque manqué—ce qui fait que la capture totale sera un peu au-dessous de celle de l'année dernière.

Bar.

Ce qu'on a pris de ce poisson était plus gros et en plus grande quantité qu'en 1894.

Homard.

Cette année 25 homarderies n'ont pas fait d'opérations, et en quelques endroits le homard a donné beaucoup moins; en sorte qu'il y aura probablement cette année un déficit de 300,000 ou 400,000 boîtes.

Huîtres.

Toutes les huîtrières vont accuser cette année une augmentation considérable. Ce résultat est dû, en partie du moins, au fait que la pêche à travers la glace était défendue, ce qui a permis aux huîtrières de se refaire un peu.

Il y a un surplus général dans presque toutes les autres espèces de poissons et produits du poisson.

QUARTIER N° 3.

Pour le quartier n° 3, qui comprend les comtés de Saint-Jean, King, Queen, Sunbury, York, Carleton et Victoria, l'inspecteur H. S. Miles rapporte que la capture de poisson sera probablement au-dessus de la moyenne générale; mais comme il n'a reçu des rapports que d'un très petit nombre de gardes-pêche, il ne peut donner que très peu de détails.

Le gasparot ne commandant qu'un bas prix, il y a eu une diminution considérable dans la quantité pêchée.

Dans le comté de Saint-Jean la pêche du saumon a été meilleure que l'année dernière. On peut en dire autant de l'alose.

Le maquereau donnera une augmentation.

Dans les eaux de la rivière Saint-Jean d'en haut, la truite de ruisseau, de rivière et de mer était en plus grande abondance qu'on ne l'y a vue depuis plusieurs années.

L'élevage artificiel du saumon a produit des résultats notables dans ce quartier. Au mois d'octobre, dans le réservoir de Carleton, comté de Saint-Jean, plus de 400 saumons ont subi l'opération du dépouillement, qui a donné 3,000,000 d'œufs au moins. Les citoyens en général commencent à comprendre l'importance d'obtenir de ces alevins pour les mettre dans les rivières, les lacs et autres cours d'eau. Constamment on en demande de plus grandes quantités.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

L'inspecteur E. Hackett transmet le rapport suivant sur les pêches de cette province :—

Les pêches en général ont été passablement heureuses, bien que quelques-unes n'aient pas atteint la moyenne d'autres années.

Le printemps a commencé tôt, et la température a été remarquablement belle toute la saison durant. Ça été un grand avantage pour les pêcheurs, car ils ont pu se livrer à leur métier sans perte de temps, et à très peu de frais, comparativement, pour leur équipement. Pas de pertes graves à signaler en fait de bateaux et d'appareils de pêche, comme c'est le cas lorsque de grandes tempêtes dévastent la côte.

Hareng.

Le hareng est le poisson qui arrive le premier au printemps, et les pêcheurs le voient venir avec plaisir. Cette année de grands bancs sont venus sur la côte de bonne heure, et d'excellentes captures ont été opérées sur tous les points. Les pêcheurs n'ont pas eu de misère à se procurer ample approvisionnement de boitte pour la pêche du homard et du maquereau, de sorte qu'ils se sont trouvés en mesure de se mettre à l'œuvre avec de grandes chances de succès.

Le hareng du printemps étant maigre, on ne le sale point pour l'exportation; il est presque tout employé comme boitte, et le reste sert à la consommation locale.

Homard.

La pêche et la mise en conserves a commencé à bonne heure, et le paquage a donné la pleine moyenne des cinq dernières années. La quantité mise en conserves accuse une légère diminution, comparée à l'année dernière, mais paqueurs et pêcheurs sont satisfaits des résultats de la campagne.

Quoique cette pêche soit chaque année l'objet d'une exploitation active, les règlements qui ont abrégé le temps de la campagne semblent protéger le crustacé au point que nos côtes continuent à donner annuellement à peu près le même rendement. Ceci indiquerait que si la pêcherie ne donne pas signe d'amélioration, la protection dont elle est l'objet suffit à prévenir plus ample détérioration.

Morue.

Elle s'est faite rare au début de la campagne, mais en automne elle devint très abondante, et d'excellentes captures en furent opérées, Cette pêche n'est pas activement exercée par les pêcheurs de l'île, mais grand nombre de petites bateaux de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick opèrent pendant toute la campagne sur nos côtes et font des voyages très fructueux.

Maquereau.

Il est arrivé tôt dans le golfe, et il était gros. La capture, cependant, fut faible, et lorsque tous les rapports seront arrivés ils accuseront sans aucun doute une notable diminution. La pêche à la main a totalement échoué, mais les pêcheurs qui se sont servis de rets ont eu assez de succès. Les opinions sont très partagées sur la cause du léger rendement. Quelques pêcheurs prétendent que le maquereau était aussi abondant qu'autrefois, mais que, à cause de sa grande taille, il ne s'est pas formé en bancs, et qu'il craignait l'hameçon. A l'appui de leur opinion ils citent le succès des pêcheurs aux rets, et disent que si le maquereau avait été rare les rets n'auraient pas mieux réussi que la ligne à la main. D'autres répètent que le maquereau n'était pas aussi abondant que d'habitude, car les pêcheurs à la main seraient parvenus à en prendre une part raisonnable; que certains engins de pêche, comme la seine et le rets, ont chassé le poisson de ses anciens fonds, et que si l'on persiste à employer ces engins, ils finiront par détruire la pêcherie. Toutefois, les rets mis en œuvre ont été tendus en dehors de la limite des trois milles, et par conséquent,

sous l'empire des lois actuelles, hors du contrôle des employés aux pêcheries soit sur les croiseurs ou sur terre.

Huîtres.

La pêche a été faite avec vigueur, et, quoique la quantité pêchée n'ait pas été aussi considérable qu'autrefois, les résultats ont été passablement satisfaisants, grâce à la bonne tenue des prix du marché. Dans le comté de Prince, la pêche n'a pas été aussi fructuese que par le passé ; c'est dû à ce que les bancs de la baie de Richmond donnent des signes de dépeuplement. Les baies et rivières du comté de Queen, au contraire, accusent une notable amélioration, et de grandes quantités d'huîtres ont été cette année enlevées de bancs qui étaient naguère regardés comme absolument improductifs. Ceci démondre la grande puissance de récupération que possèdent nos huîtrières lorsqu'elles sont protégées comme elles doivent l'être. Les restrictions imposées au râtelage, la remise à l'eau des petites huîtres vivantes, et l'observance de la période de clôture, contribuent pour une large part à l'amélioration de la pêcherie. Beaucoup de personnes sont d'avis que la période de clôture devrait être du 12 mai au 1er octobre de chaque année, au lieu du 1er juin au 15 septembre comme maintenant. Cela laisserait les huîtrières en paix le printemps et raccourcirait sensiblement la pêche, et protégerait davantage la pêcherie.

Le passage du saumon sur les frayères a été cette année plus nombreux qu'on ne l'avait vu depuis plusieurs années ; les rivières fourmillaient réellement de saumons en route pour les frayères.

La grande abondance du poisson a eu pour effet de stimuler les braconniers, et les gardiens ont dû se tenir jour et nuit sur le qui-vive pour protéger les cours d'eau.

La pêche de l'éperlan a été faite avec beaucoup d'activité, et de grandes quantités de ce poisson ont été exportées aux marchés des Etats-Unis C'est une industrie relativement nouvelle ici ; en hiver elle emploie des jeunes gens qui avaient autrefois l'habitude d'aller chercher de l'ouvrage à l'étranger.

Les pêches moins importantes, comme celles de la merluche, de l'égrefin, etc., donneront à peu près le même résultat que l'année dernière. Celle de la truite n'a eu qu'un faible succès. L'eau étant basse, la truite n'est pas restée longtemps, et les sportsmen ont été desappointés en général.

En somme, la campagne peut être classée comme moyenne. A l'exception de celle du maquereau, les différentes pêches sont à peu près ce qu'elles étaient autrefois. Néanmoins, nos pêcheurs comptent beaucoup sur le maquereau, et nombre d'entre eux vont se ressentir du déficit qu'il a donné.

QUÉBEC.

Le commandant W. Wakeham, qui a charge du service de protection des pêcheries dans le golfe et le bas Saint-Laurent, fait rapport comme suit:—

Tout indique une diminution marquée dans le rendement des pêcheries.

Ceux qui ont des intérêts directs dans l'industrie des pêches inclinent à croire que la présente campagne va aboutir à un déficit d'un tiers environ.

En 1894 la valeur totale avait été de $1,971,199.77.

Morue.

Quoique la campagne se soit ouverte de bonne heure, la morue n'abondait point, et jusqu'au 15 août, époque de clôture de la pêche d'été, on a remarqué que la morue n'était pas aussi grosse que d'habitude.

Mauvais temps durant tout l'été, mauvais temps plutôt constant que signalé par de grosse tempêtes; aussi les bataux ont dû parfois rester à terre pendant une semaine entière.

Généralement parlant, le poisson n'a pas été aussi rare sur la côte nord que sur la côte sud, surtout à partir de Natashquan en allant à l'ouest. Néanmoins la capture n'égalisera pas celle de l'année dernière.

Les indications font prévoir une capture abondante sur le Labrador canadien.

Saumon.

Le résultat de la pêche du saumon aux rets occasionnera autant de désappointement qu'en a créé la pêche de la morue, et pour la même cause.

Comme la plus importante capture de saumon a lieu au mois de juin, il va de soi que les tempêtes qui surviennent quelques fois au cours de ce mois influent sur le rendement de la pêche. Toute diminution qui se produit alors s'explique, en dehors même de la rareté du poisson.

Le saumon abondait dans les rivières, paraît-il, et les pêcheurs à la ligne ont parfaitement réussi.

Homard.

On croit que la pêche du homard accusera une légère diminution. Le premier homard est arrivé de bonne heure et en bon nombre; mais il n'a pas persisté, et longtemps avant la clôture de la pêche plusieurs des homarderies ont dû cesser leurs opérations.

Toutefois cette pêche a été exploitée avec excès, et ce n'est qu'en diminuant considérablement le nombre des casiers employés qu'on parviendra même à la maintenir dans sa présente condition.

Maquereau.

Les relevés feront constater aussi une diminution dans le rendement de cette pêche. Dans le quartier du golfe il n'a été pris de maquereau qu'aux îles de la Madeleine, mais pas en aussi grande abondance que l'année dernière. En cet endroit il fut plus abondant durant l'été.

Les pêcheurs de la côte sont d'opinion que l'immense flotte de rets à mailler qui entoure les îles empêche le maquereau d'en approcher.

On signale une grande abondance de jeune maquereau dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Rimouski, depuis le mois d'août jusqu'à celui d'octobre. On en conclut que la pêche sera excellente dans un an ou deux.

Hareng.

Il a été aussi abondant qu'à l'ordinaire, et tout indique que la capture sera meilleure.

Eperlan.

Cette pêche accusera une augmentation considérable.

Phoques.

Ce printemps la chasse aux phoques a manqué, et le nombre des navires qui s'y livrent diminue graduellement.

Les poissons servant de boitte ont donné le même rendement que d'habitude.

Partout les règlements ont été bien observés.

Si en quelques endroits l'insuccès de la pêche de la morue se fait vivement sentir, elle ne créera point de misère que la population ne puisse soulager.

MANITOBA.

M. R. LaTouche Tupper, inspecteur de cette province, nous envoie le rapport suivant :—

Pour plusieurs raisons la campagne n'a pas été bonne et fructueuse pour les pêcheurs.

La stagnation des affaires dans les Etats de l'ouest, où se trouve notre marché principal, a fait qu'on n'y achetait pas le poisson ; de là des prix insignifiants. Ajoutons à cette cause, dont tous les pêcheurs ont ressenti les effets, que les lacs ont été couverts de glace très irrégulièrement, ce qui a considérablement nui à la pêche d'hiver et occasionné des pertes aux pêcheurs. Je suis heureux de dire que, quoique la pêche du poisson marchand se fasse principalement à l'île du Cheval, à l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, distance de 300 milles, une autre année s'est écoulée sans naufrages et sans pertes de vie dans l'exploitation des pêches. Le nouveau feu d'alignement établi par votre ministère à l'embouchure de la rivière Rouge a été d'un grand avantage pour les steamers et les bateaux à voiles, et leurs propriétaires en expriment une vive satisfaction. Le besoin d'un feu au havre du Goëland se fait vivement sentir ; comme il serait établi sur terre et ne se composerait que d'une balise, il ne coûterait pas cher—disons de $50 à $75 pour la construction, et $25 par mois pour l'éclairage pendant les quatre mois qu'il servirait. Grâce à ce feu les navires pourraient marcher nuit et jour, au lieu d'avoir à mettre en panne pour la nuit quand ils se trouvent près de ces endroits.

Poisson marchand.

Les compagnies commerciales de pêche, à l'extrémité septentrionale du lac, ont fait des captures très satisfaisantes cet été. Je suis allé les visiter au mois de juin, et j'ai inspecté leurs congélateurs et le système de leurs opérations. La plus grande propreté règne partout, on s'efforce autant que possible de ne pas jeter les déchets de poisson dans le lac, bref tout cela est enlevé, excepté les lavures des ponts des bateaux après une capture, alors qu'il faut jeter les matières visqueuses, le sang, etc., pardessus bord. Dans le cas des compagnies dont l'outillage se trouve dans le havre de l'île Selkirk, je ne crois pas que cela fasse beaucoup de différence, car ces matières ne sortent pas du havre, elles sont dévorées par des milliers d'alevins, en sorte qu'elles ne sont pas entraînées sur les fonds du poisson blanc qui se trouvent plus loin dans les lacs. C'était différent pour l'outillage de la Compagnie de poisson Robinson, sur la rivière Saskatchewan. Ici toutes les lavures des bateaux et du poisson allaient dans la rivière et étaient emportées à des milles de distance par le grand courant, bien que l'on gardât sur le rivage tous les déchets qu'il était possible d'y retenir. Les pêcheurs sont toujours tentés de jeter ces déchets dans un courant qui les emporte hors de vue, et le délinquant ne peut pas facilement être pris. Aussi je vois avec plaisir que la Compagnie Robinson transporte ses bateaux à l'île Poney, le long de l'île Selkirk, et je recommande respectueusement qu'on ne lui permette plus de laver et préparer le poisson dans la rivière. Ne serait-ce que pour les fins de la fraie, la rivière devrait être tenue parfaitement nette et pure.

NOUVEAU MODE D'EXPORTATION DU POISSON BLANC.

Durant l'exposition universelle de Chicago, le commandant Wakeham m'avait demandé d'envoyer des échantillons de poisson frais paqué dans la glace, afin de les exposer, si possible.

La Compagnie de poisson du Manitoba, par le canal de M. Overton, apporta de l'île Selkirk, de splendides échantillons de truite des lacs, de poisson blanc, etc., non gelés. Ils avaient été expédiés simplement empaquetés dans de la glace ; le commandant Wakeham et d'autres déclarèrent qu'ils étaient en parfaite condition lors de leur arrivée à Chicago. L'été dernier une demande du même genre nous vint des Etats-Unis, c'est-à-dire pour du poisson frais qui n'avait pas été gelé ; naturellement

ce poisson était destiné à un usage immédiat et ne devait pas nuire, du moins très peu, à la vente du poisson gelé, car pour ces deux espèces la vente se fait à une époque différente de l'année. Le poisson frais fut empaqueté dans de la glace concassée à l'île Selkirk, amené dans la chambre frigorifique du steamer, transporté en voiture à Selkirk-Est, une distance de quatre milles, et de là jusqu'au marché dans des wagons frigorifiques; dans toutes ces différentes étapes il était en parfait état.

Les deux compagnies qui avaient adopté ce nouveau mode d'exportation du poisson voulaient remplir quelques commandes qu'elles avaient reçues le 1er septembre. Je n'ai pu leur permettre de le faire et elles n'avaient pas le temps d'en appeler à Ottawa, en sorte que les remorqueurs furent désarmés et la pêche pour fins commerciales cessa; toutefois, les pêcheurs domestiques qui avaient des licences prirent et vendirent aux compagnies tout le poisson pour lequel elles avaient des ordres. C'était une grande affaire pour ces pêcheurs qui résident tous sur le lac, plusieurs ayant familles, et qui venaient de passer par une mauvaise année.

Il se fait de grands préparatifs pour utiliser largement ce genre d'exportation; comme il exige plus de frais et donne plus d'ouvrage, il ne manquera pas de contribuer à la prospérité des pêcheurs du lac. Le retour des affaires chez nos voisins des Etats-Unis et la certitude qu'ils y trouveraient un marché ont stimulé les pêcheurs d'ici, et je ne crois pas me tromper en disant que $75,000 serait déboursées cet hiver en congélateurs, bateaux et engins de pêche.

Esturgeon.

Beaucoup de temps et d'argent ont été consacrés à la recherche de fonds de pêche à l'esturgeon, et des meilleurs modes à employer pour prendre ce poisson. On a essayé quelques-uns des rets en coton qui sont en usage dans la baie Delaware et dans d'autres endroits de la côte Atlantique, et on s'est convaincu qu'il ne valent rien ici. Il semble que le rets à mailler en toile et le rets à enclos font mieux. Comme ce poisson sera très recherché l'année prochaine, des règlements visant cette pêche devraient être établis ou étudiés avant l'ouverture de la prochaine campagne—aussi, des règlements concernant la capture de l'esturgeon dans le lac Playgreen et le lac Cedar.

De fait, les règlements de pêche du Manitoba ont besoin d'être revisés, à cause des nombreuses modifications partielles qu'ils ont subies, et parce que les conditions de la pêche sur les lacs ont changé. Les licences "domestiques" (ainsi appelées) accordées aux pêcheurs résidants sont réellement émises pour la pêche commerciale; il y a maintenant au moins sept petits congélateurs sur le lac, appartenant à des pêcheurs de l'endroit, et qui sont employés à la conservation du poisson destiné à l'exportation. Il sera nécessaire de faire de nouveaux règlements à ce sujet.

Je n'ai pas eu, cette année, de rapports du lac Winnipegosis, ni du lac Dauphin. Du lac Manitoba deux des gardiens rapportent que la période de clôture a été bien observée, et que la pêche d'hiver étant commencée, plusieurs colons se dirigent vers la rivière Moussue, dans le comté du lac Dauphin; je recommanderais qu'un gardien y fût placé. Dans le Manitoba méridional, M. Crampton, le gardien, a fait beaucoup; cependant, il faudrait encore un ou deux autres gardiens.

Les règlements concernant la période de clôture ont été bien observés ici, à très peu d'exceptions près, sur la rivière Rouge, le printemps dernier, et sauf que quelques indiens ont pris pour leur propre usage du poisson blanc en temps défendu.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

L'inspecteur F. C. Gilchrist transmet le rapport suivant des Territoires du Nord-Ouest.

Je crois que lorsque la statistique de la capture de poisson dans les Territoires sera faite, elle établira que le rendement est un peu inférieur à celui de l'année dernière. La principale raison de cette diminution réside dans l'agrandissement de la région à laquelle les règlements s'appliquent. Il y a encore d'autres causes, il est vrai, mais elles sont plus locales dans leur nature et leurs effets, et les différents gardes-pêche en feront mention dans le rapport final. Là où la diminution suit l'exécution des règlements de pêche, cela signifie que pour la première fois depuis des années le poisson est laissé en liberté de propagation.

RÉGION DE PRINCE-ALBERT.

Dans cette région la capture sera un peu plus considérable que l'année dernière, par le fait qu'un certain nombre de colons, principalement des métis, qui avaient, par suite de la sécheresse, de bien maigres récoltes ou pas du tout, ont commencé, le 15 du mois dernier, à pêcher pour le marché dans les lacs au nord de Prince-Albert. Ils vendent leur poisson au représentant d'une maison de l'est, et ils ont l'intention de continuer cette industrie la plus grande partie de l'hiver. Plusieurs poursuites pour infraction aux règlements ont été intentées, mais, en somme, la loi a été bien observée.

RÉGION DE BATTLEFORD.

Dans cette région le rendement accusera, je crois, une légère augmentation. La loi a été assez bien observée.

RÉGION DU LAC LA BICHE.

Il y aura diminution dans le rendement de cette région. A tout considérer, la période de clôture a été bien observée au lac La Biche et sur les lacs des alentours, et si les choses peuvent continuer ainsi, les pêcheries ne peuvent manquer de s'améliorer. Le lac La Biche en est présentement à une phase critique, car la quantité de son poisson a considérablement diminué, et comme il y a là près de 300 métis qui vivent principalement de la pêche, c'est une affaire sérieuse pour eux et pour le pays.

RÉGION D'EDMONTON.

Ici le rendement accusera une diminution générale, attendu que les règlements concernant la période de clôture ont été plus rigoureusement mis en vigueur; il y aura, cependant, une exception au lac du Pigeon, où la capture a constamment augmenté pendant les trois dernières années, résultat dû au fait que des pêcheurs blancs, métis et indiens, munis de permis, ont pêché avec persistance, principalement en hiver. Les périodes de clôture ont été strictement observées.

RÉGIONS DE CALGARY ET DE LA RIVIÈRE DU VENTRE.

Ces régions comprennent la partie des montagnes Rocheuses qui se trouve en dedans des territoires, entre la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique et la frontière internationale, ainsi que les cours d'eau qui en sortent aussi loin à l'est que la truite descend. Le poisson est presque tout de la truite de montagnes et de rivières; elle se prend à la ligne et à l'hameçon, excepté dans les lacs de Kootenai, de la passe du Nid-de-Corbeau et Minnewankan (du Diable), où il y a de la truite de lac, et, dans le premier, du poisson blanc (*chipeiformis*). Ici la loi n'est pas aussi bien observée qu'elle devrait l'être; mais la région est si vaste et le service de surveillance si coûteux, qu'il est difficile de voir comment la situation peut être améliorée jusqu'à ce que les finances du pays puissent permettre de consacrer de plus

fortes sommes d'argent à la protection des pêcheries. Néanmoins les gardiens, policiers et civils, ont fait beaucoup.

RÉGION DU LAC LONG.

Ce lac, d'une grande valeur, a été pêché cette année plus qu'avant, et ses pêcheries sont en bon ordre.

RÉGION DE QU'APPELLE.

Dans cette région, qui est plus immédiatement sous mon contrôle, la capture accusera une amélioration, je crois. Les gardiens des lacs Plume-d'Aigle, Qu'Appelle et Croche ont exécuté les instructions qu'ils avaient reçues, et comme résultat il y a eu très peu d'infractions.

RÉGION DE CUMBERLAND.

Dans les alentours de Cumberland-House la période de clôture a été observée cet automne, mais à une certaine distance de ce poste elle ne l'a pas été. C'est dû au fait que le gardien, ayant de la mortalité et de la maladie dans sa famille, n'a pu faire de longues absences de chez lui, et les indigènes en ont profité pour aller faire la pêche à quelques milles de là. Cependant, les fonds qui avaient été travaillés depuis plusieurs années ont pu avoir du repos, et ça été autant de gagné.

Ceux qui connaissent l'immensité de cette région savent les mille obstacles contre lesquels les employés ont à lutter pour faire observer les règlements. Prenons pour exemple la région de Cumberland. Toutes les mesures tendant à protéger le poisson reproducteur doivent être prises plusieurs mois d'avance, et s'il survient au dernier moment quelque chose qui les fait manquer, le malheur est irréparable, car il faut au moins deux mois pour les reprendre par la correspondance. Il en est de même pour la région du lac La Biche. La protection des importantes pêcheries de ces régions lointaines est très dispendieuse.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

L'inspecteur John McNab transmet le rapport suivant:—

Après la fin de l'année un rapport supplémentaire, contenant tous les renseignements statistiques nécessaires sur la quantité et la valeur des produits et des matériaux de pêche, vous sera soumis.

La campagne de 1895 a été une des plus réussies dans l'histoire des pêches de la Colombie-Britannique.

Le produit des saumoneries, ou fabriques de conserves de saumon, dépassera vingt-huit millions de livres, et l'exportation de saumon gelé et empaqueté dans la glace 1,250,000 livres, soit un total de 30,000,000 de livres. Ces chiffres ne couvrent pas la consommation locale, non plus qu'une immense quantité de poisson salé et fumé au sujet desquelles je n'ai pas encore reçu de rapports officiels.

L'exportation de flétan frais en glace atteindra deux millions de livres, et on peut, sans crainte d'erreur, estimer que les pêcheurs des Etats-Unis en ont pris au moins autant dans la Colombie-Britannique.

La rivière Fraser a fermement soutenu sa réputation de foyer de production du saumon, ainsi que va le démontrer une comparaison du paquage des années précédentes. Celui de 1889 avait été le plus considérable jusque-là :—

En 1889	le paquage fut de	14,789,856
1890	" "	11,742,600
1891	" "	8,527,552
1892	" "	3,217,552
1893	" "	22,763,380
1894	" "	17,451,172
1895	" " estimation	17,500,000

Depuis le premier jour où l'on a commencé à faire la pêche sur la rivière Fraser pour des fins de conserve, les paqueurs et les pêcheurs ont toujours affirmé que chaque quatrième année offre une similitude sous le rapport de l'abondance ou de la rareté du saumon, à partir de la première année après celle en question, et il y a du vrai dans la théorie invoquée à l'appui de cette affirmation : cette théorie veut qu'après une grande abondance de poisson les frayères restent couvertes d'œufs qui produisent un saumon devenu adulte au bout de quatre ans et qui, à son tour, amène une abondance correspondante. La statistique citée plus haut fait voir que la grande capture de 1889 a été suivie, quatre ans plus tard, par l'immense rendement de 1893, et que les paquages de 1890 et 1891 ont été suivis, au bout de quatre ans encore, par des augmentations de six et de neuf millions de livres. De plus, le paquage de la Pointe Roberts doit être mis au crédit de la rivière Fraser.

La grande augmentation accusée dans le nombre de saumons péchés en ces dernières années dans la rivière Fraser est due à des causes qu'il est facile de déterminer; suivant moi nous le devons à la piscifacture et au fait que les déprédations exercées naguère par les indiens sur les frayères et la destruction qu'ils faisaient du jeune saumon dans les rivières lorsqu'il descendait des lacs, ont été plus contrôlées qu'autrefois.

De nouveau la capture de saumons dans la rivière Skeena n'a pas donné satisfaction. Dans toutes les autres rivières du nord la pêche a donné une assez bonne moyenne.

Dans le cours de la saison des recherches actives ont été faites pour trouver des cours d'eau et des baies où il serait possible d'établir des fabriques de conserves et où il y aurait assez de saumons pour assurer le succès de l'entreprise. Comme résultat, plusieurs établissements seront construits l'année prochaine.

Quarante-sept fabriques de conserves ont fait des opérations durant la saison : 30 sur la rivière Fraser, 16 sur la côte septentrionale et 1 sur la côte occidentale de l'île Vancouver.

Les règlements ont donné satisfaction générale et ont été bien observés. La plupart des infractions commises se rapportaient aux règlements concernant la clôture hebdomadaire.

ANNEXE N° 8.

STATISTIQUE GÉNÉRALE DES PÊCHERIES.

ÉTENDUE DE CÔTES.

Les pêcheries du Canada sont les plus considérables qu'il y ait au monde; elles embrassent une immense ligne côtière, sans compter un nombre infini de lacs et de rivières. La côte maritime orientale des provinces maritimes, depuis la baie de Fundy jusqu'au détroit de Belle-Isle, couvre une distance de 5,600 milles. Seule la ligne côtière de la Colombie-Britann que mesure 7,181 milles,—plus que le double de celle de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

Tandis que la zone côtière d'eau salée, sans compter des baies, des anses et des criques de moindre importance, couvre plus de 15,000 milles carrés, la zone d'eau douce de la partie des grands lacs qui appartient au Canada est estimée à 72,700 milles carrés—non compris les nombreux lacs du Manitoba et des territoires, lesquels sont remplis d'excellentes espèces de poisson comestible.

VALEUR DES PÊCHES.

Pendant les quelques dernières années la valeur commerciale des pêches du Canada a excédé $20,000,000, et durant la dernière année dont la statistique soit connue (1894), cette valeur s'est subdivisée comme suit parmi les différentes provinces :

Nouvelle-Ecosse	$6,547,387
Nouveau-Brunswick	4,351,526
Colombie-Britannique	3,950,478
Québec	2,303,386
Ontario	1,659,968
Ile du Prince-Edouard	1,119,738
Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest	787,087
Total	$20,719,573

Ces chiffres ne couvrent pas la grande quantité de poisson consommé par la population sauvage des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique,—quantité représentant une valeur estimée à $2,000,000 environ.

Entre les années 1869 et 1894 inclusivement, les cinq principales pêches commerciales ont donné le rendement suivant:—

Morue	$99,175,313
Hareng	48,676,782
Homard	44,549,002
Saumon	38,006,074
Maquereau	36,125,437

La statistique de 1895 n'étant pas encore prête pour publication dans le présent rapport, les tableaux qui suivent serviront à faire connaître le rendement et la valeur des pêches dans chaque province, ainsi que la somme de capitaux et le nombre de personnes employés dans cette industrie :—

Marine et pêcheries—Division des pêcheries.

RÉCAPITULATION du rendement et de la valeur des pêches du Canada en 1894.

Espèces de poissons.		1894. Quantité.	1894. Valeur.	Valeur totale.
			$ c.	$ c.
Morue	qtx,	938,027	4,225,896 00	
do langues et noues	brls.	833½	8,335 00	4,234,231 00
Saumon, conservé en boîtes	liv.	23,647,162	2,365,717 30	
do frais	"	5,484,653	801,429 80	
do saumuré	brls.	5,629	51,404 00	
do fumé	liv.	80,280	8,888 00	3,227,439 00
Homard, conservé en boîtes	"	13,333,693	1,803,256 66	
do dans la carapace, vivant, etc	tonn.	7,565	567,375 00	2,370,632 00
Hareng, saumuré	brls.	439,238	1,977,336 00	
do frais ou gelé	liv.	16,966,241	404,965 86	
do fumé	"	9,100,980	183,427 60	2,565,730 00
Poisson blanc	"	14,854,170	....	879,650 46
Maquereau, saumuré	brls.	53,087	731,782 00	
do frais et conservé	liv.	1,803,072	177,088 14	908,870 00
Truite	"	7,182,083	720,906 80	
do saumurée	brls.	3,724	37,240 00	758,147 00
Egrefin, séché	qtx.	137,140	479,987 50	
do frais, en conserves, etc	liv.	503,490	36,559 20	516,547 00
Eperlan	"	8,087,079	....	404,882 95
Merluche	qtx.	103,297	263,059 00	
do noues de	liv.	83,187	41,593 00	304,652 00
Merlan	qtx.	88,758	....	221,894 00
Flétan	liv.	3,481,276	....	254,151 90
Gasparot	brls.	63,470	....	253,904 00
Brochet	liv.	3,079,484	....	81,655 75
Sardine	brls.	136,828	274,756 00	
do en conserves	boîtes	220,000	11,000 00	285,756 00
Doré	liv.	7,610,425	....	293,266 25
Huîtres	brls.	45,127	....	182,108 00
Esturgeon	liv.	2,182,071	....	119,055 10
Poisson commun et mêlé	brls.	73,167	....	226,373 95
Auguille, saumurée	"	7,978	75,116 00	
do fraîche	liv.	951,350	48,979 32	124,095 00
Achigan	"	1,289,461	....	93,800 86
Alose	brls.	9,244	....	92,432 30
Petite morue ou poisson gelé	liv.	1,816,320	....	90,815 50
Moules		....	....	62,996 25
Encornet	brls.	14,868	....	59,470 00
Maskinongé	liv.	627,457	....	37,647 42
Poisson mêlé (Colombie-Britannique)		....	....	24,693 00
Plie	liv.	424,320	....	20,975 50
Crabes		....	....	18,000 00
Oulachons	liv.	336,700	....	17,090 00
Winninish	"	100,000	....	6,000 00
Peaux de phoques à fourrures, C.-B	nombre.	94,474	....	944,740 00
Peaux de loups marins	"	21,643	....	25,405 00
Peaux de loutres de mer	"	12	....	1,500 00
Peaux de marsouins	"	97	....	388 00
Perche	liv.	971,814	....	28,970 08
Huile de poisson	gall.	745,848	....	298,338 40
Boitte	brls.	250,984	....	332,417 00
Poisson pour engrais	"	106,239	....	53,120 00
Guano de poisson	tonn.	5,117	....	71,525 00
Consommation locale non comprise dans les rapports		....	....	226,208 45
Total		....	....	20,719,573 00

ETAT de la production de chaque pêche dans les

Numéro.	Espèces de poissons.		Nouvelle-Ecosse. Quantité.	Nouvelle-Ecosse. Valeur.	Nouveau-Brunswick. Quantité.	Nouveau-Brunswick. Valeur.	Colombie- Quantité.
				$		$	
1	Morue	qtx.	544,520	2,450,342	109,443	492,493	4,243
2	do langues et noues	brls.	550½	5,505	87	870	
3	Saumon, conservé en boîtes	liv.	1,522	228	18,200	2,730	23,627,140
4	do frais	"	467,496	93,498	2,246,422	449,284	1,970,000
5	do saumuré	brls.	348	5,568	10	100	4,825
6	do fumé	liv.	5,940	1,188	13,840	2,860	60,500
7	Homard, conservé en boîtes	"	6,056,111	847,857	2,935,500	410,970	
8	do dans la carapace, vivant, etc	tonn.	5,956	446,700	1,608	120,600	
9	Hareng, saumuré	brls.	173,059	778,765	171,614	772,263	510
10	do frais ou gelé	liv.	909,450	21,303	9,265,357	185,307	378,000
11	do fumé	"	560,825	11,216	8,481,355	169,627	17,600
12	Poisson blanc	"	73,000	2,190			
13	Maquereau, saumuré	brls.	27,653	375,706	6.210	86,940	
14	do frais et conservé	liv.	1,240,610	109,593	543,700	65,244	
15	Truite	"	144,810	14,481	185,470	21,695	54,500
16	do saumuré	brls.					
17	Egrefin, séché	qtx.	108,513	379,795	25,710	89,983	
18	do frais, en conserves	liv.	388,527	29,059	75,000	7,500	
19	Eperlan	"	430,347	21,517	6,728,000	336,400	52,900
20	Merluche	qtx.	60,888	152,220	32,776	81,940	
21	do noues de	liv.	40,613	20,306	27,559	13,780	
22	Merlan	qtx.	70,043	175,106	18,715	46,787	
23	Flétan	liv.	1,218,959	121,895	237,977	23,798	1,879,500
24	Gasparot	brls.	20,675	82,700	41,971	167,884	
25	Brochet	liv.					
26	Sardine	brls.			134,478	267,706	
27	do en conserves	boîtes			220,000	11,000	
28	Doré	liv.			157,200	7,860	
29	Huîtres	brls.	2,512	10,048	16,960	67,840	
30	Esturgeon	liv.					502,106
31	Poisson commun et mêlé	brls.	8,493	16,210	1,804	3,837	
32	Anguille, saumurée	"	3,669	36,690	3,143	31,430	
33	do fraîche	liv.					
34	Achigan	"	6,830	683	404,000	40,400	
35	Alose	brls.	1,509	15,090	7,135	71,350	
36	Petite morue ou poisson gelé	liv.	55,470	2,773	1.649,500	82,475	
37	Moules			24,993		20,649	
38	Encornet	brls.	13,063½	52,254	859	3,436	
39	Maskinongé	liv.					
40	Poisson mêlé (Colombie-Britannique)						
41	Plie	liv.	160,520	8,025	263,800	12,950	
42	Crabes						600,000
43	Oulachons	liv.					336,700
44	Winninish	"					
45	Peaux de phoques à fourrure, C.-B.	nomb.					94,474
46	Peaux de loups marins	"	564	698	15	15	3,260
47	Peaux de loutres de mer	"					12
48	Peaux de marsouins	"					
49	Perche	liv.					
50	Huile de poisson	gall.	322,221	128,888	86,989	34,796	143,000
51	Boitte	brls.	79,004	74,447	70,536	105,804	
52	Poisson pour engrais	"	22,347	11,174	52,545	26,272	
53	Guano de poisson	tonn.	747	18,675	586	14,650	24
54	Consommation locale non comp. dans les rapports						
55	Totaux			6,547,387		4,351,526	
	Grand total						

différentes provinces du Canada en 1894.

Britannique.	Québec.		Ontario.		Ile du Prince-Edouard		Manitoba et Territoires du N.-O.		
Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Numéro.
$		$		$		$		$	
19,092	256,906	1,156,077	...	...	23,976	107,892	...	...	1
...	191	1,910	...	...	5	50	...	...	2
2,362,714	...	...	...	...	00	45	...	...	3
98,500	790,835	158,167	...	...	9 900	1,980	...	...	4
38,600	446	7,136	...	...	...	...	...	...	5
4,840	...	...	...	...	...	...	...	...	6
...	1,168,998	163,660	...	...	3,173,084	380,770	...	...	7
...	1	75	...	...	...	...	...	...	8
3,060	45,377	204,197	3,636	16,362	45,042	202,689	...	...	9
11,340	147,340	1,473	6,144,094	184,323	122,000	1,220	...	...	10
1,760	41,200	824	...	...	...	...	...	...	11
...	130,985	10,479	4,598,972	360,790	...	...	10,123,848	506,192	12
...	8,983	125,762	...	...	10,241	143,374	...	...	13
...	...	...	...	...	18,762	2,251	...	...	14
5,450	455,992	45,599	6,289,461	628,946	42,850	4,285	9,000	450	15
...	...	...	3,724	37,240	...	...	...	...	16
...	1,202	4,207	...	...	1,715	6,003	...	...	17
...	...	...	...	...	...	...	...	...	18
3,174	202,163	10,108	...	...	673,669	33,683	...	...	19
...	...	...	...	...	9,633	28,899	...	...	20
...	...	...	...	...	15,015	7,507	...	...	21
...	...	...	...	...	...	...	...	...	22
93,975	136,640	13,664	...	...	8,200	820	...	...	23
...	...	...	...	...	830	3,320	...	...	24
...	217,195	10,860	677,507	27,100	...	...	2,184,782	43,696	25
...	2,350	7,050	...	...	...	...	...	...	26
...	...	...	...	...	...	...	...	...	27
...	227,300	11,365	2,863,175	143,159	...	...	4,362,750	130,882	28
8,000	...	...	...	...	24,055	96,220	...	...	29
25,105	294,660	17,680	1,157,035	69,422	...	...	228,270	6,848	30
...	17,150	51,450	27,426	82,274	80	160	31,927	72,443	31
...	...	...	...	...	1,166	6,996	...	...	32
...	811,000	40,558	140,350	8,421	...	...	...	...	33
...	126,905	7,614	751,726	45,103	...	...	...	...	34
...	500	5,892	...	...	10	100	...	...	35
...	106,500	5,325	...	...	4,850	242	...	...	36
8,600	...	7,020	...	...	...	1,734	...	...	37
...	925	3,700	...	...	20	80	...	...	38
...	103,625	6,218	523,832	31,430	...	...	...	...	39
24,693	...	...	...	...	...	...	...	...	40
...	...	...	...	...	...	...	...	...	41
18,000	...	...	...	...	...	...	...	...	42
17,090	...	...	...	...	...	...	...	...	43
...	100,000	6,000	...	...	...	...	...	...	44
944,740	...	...	...	...	...	...	...	...	45
2,445	17,774	22,218	...	...	30	30	...	...	46
1,500	...	...	...	...	...	...	...	...	47
...	97	388	...	...	...	...	...	...	48
...	106,780	3,203	846,600	25,398	...	...	18,434	369	49
57,200	181,439	72,576	...	...	12,199	4,830	...	...	50
...	70,206	105,309	...	...	31,238	46,857	...	...	51
...	31,247	15,623	...	...	100	50	...	...	52
600	...	...	...	...	3,760	37,600	...	...	53
200,000	...	...	...	...	...	...	...	26,208	54
$ 3,950,479	...	2,303,387	...	1,659,968	...	1,119,738	...	878,088	55
...	...	...	...	...	...	...	...	20,719,573	

RÉCAPITULATION

TABLEAU indiquant la valeur totale des pêches des provinces du Canada, de 1870 à 1894, inclusivement, telle que compilée d'après les rapports annuels du ministère des pêcheries.

Année.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Colombie-Britannique.	Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Valeur totale pour le Canada
	$	$	$	$	$	$	$	$
1870	4,019,425	1,131,433	Non donné.	1,161,551	264,982	Non donné.	Non donné.	6,577,391
1871	5,101,030	1,185,033	do	1,093,612	193,524	do	do	7,573,199
1872	6,016,835	1,965,459	do	1,320,189	267,633	do	do	9,570,116
1873	6,577,087	2,285,662	207,595	1,391,564	293,091	do	do	10,754,997
1874	6,652,302	2,685,794	288,863	1,608,660	446,267	do	do	11,681,886
1875	5,573,851	2,427,654	298,927	1,596,759	453,194	do	do	10,350,385
1876	6,029,050	1,953,389	493,967	2,097,668	437,229	104,697	do	11,117,000
1877	5,527,858	2,133,237	763,036	2,560,147	438,223	583,433	do	12,005,934
1878	6,131,600	2,305,790	840,344	2,664,055	348,122	925,767	do	13,295,678
1879	5,752,937	2,554,722	1,402,301	2,820,395	367,133	631,766	do	13,529,254
1880	6,291,061	2,744,447	1,675,089	2,631,556	444,491	713,335	do	14,499,979
1881	6,214,782	2,930,904	1,955,290	2,751,962	509,903	1,454,321	do	15,817,162
1882	7,131,418	3,192,339	1,855,687	1,976,516	825,457	1,842,675	do	16,824,092
1883	7,689,374	3,185,674	1,272,468	2,138,997	1,027,033	1,644,646	do	16,958,192
1884	8,763,779	3,730,454	1,085,619	1,694,461	1,133,724	1,358,267	do	17,766,404
1885	8,283,922	4,005,431	1,293,430	1,719,460	1,342,692	1,078,038	do	17,722,973
1886	8,415,362	4,180,227	1,141,991	1,741,382	1,435,998	1,557,348	186,980	18,679,288
1887	8,379,782	3,559,507	1,037,426	1,773,567	1,531,850	1,974,887	129,084	18,386,103
1888	7,817,030	2,941,863	876,862	1,860,012	1,839,869	1,902,195	180,677	17,418,510
1889	6,346,722	3,067,039	886,430	1,876,194	1,963,123	3,348,067	167,679	17,655,256
1890	6,636,444	2,699,055	1,041,109	1,615,119	2,009,637	3,481,432	232,104	17,714,902
1891	7,011,300	3,571,050	1,238,733	2,008,678	1,806,389	3,008,755	332,969	18,977,878
1892	6,340,724	3,203,922	1,179,856	2,236,732	2,042,198	2,849,483	1,088,254	18,941,171
1893	6,407,675	3,746,121	1,133,368	2,218,905	1,694,930	4,443,963	1,042,093	20,686,661
1894	6,547,387	4,351,526	1,119,738	2,303,386	1,659,968	3,950,478	787,087	20,719,573
Totaux	165,658,341	71,737,732	23,089,129	48,761,627	24,776,660	36,873,553	4,146,927	375,139,892

CAPITAUX ET HOMMES EMPLOYÉS À L'EXPLOITATION DES PÊCHERIES DU CANADA.

Le tableau suivant fait voir en détail que notre industrie piscicole a employé l'année dernière 70,700 hommes qui ont fait usage de rets et autres engins de pêche dont la valeur représente un capital d'environ *neuf millions et demi de* dollars. Près de 1,200 goélettes et remorqueurs à vapeur, évalués à $2,400,000 et montés par 9,500 matelots, y ont trouvé de l'emploi, outre 61,200 pêcheurs qui ont mis à réquisition 34,100 bateaux évalués à plus d'un million de dollars. Cette année, plus de cinq millions de brasses de rets ont servi à la pêche

L'outillage employé cette année à la pêche au homard représentait une valeur de $1,254,296. Sept cent trente-six homarderies ont mis en œuvre 1,000,000 de casiers. Cette seule industrie donne de l'emploi à 12,000 personnes.

TABLEAU COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés aux pêches du Canada, ainsi que la valeur du matériel de pêche, depuis 1879 jusqu'à 1894.

Années.	Navires.			Bateaux.		Valeur des rets et seines.	Valeur d'autre matériel de pêche.	Total du capital placé.
	Nombre	Tonnage.	Valeur.	Nombre	Valeur.			
			$			$	$	$
1879.........	1,183	43,873	1,714,917	25,616	854,289	988,698	456,617	4,014,521
1880..	1,181	45,323	1,814,688	25,266	716,352	985,978	419,564	3,936,582
1881.........	1,120	48,389	1,765,870	26,108	696,710	970,617	679,852	4,113,049
1882.........	1,140	42,845	1,749,717	26,477	833,137	1,351,193	823,938	4,757,985
1883.........	1,198	48,106	2,023,045	25,825	783,186	1,243,366	1,070,930	5.120,527
1884.	1,182	42,747	1,866,711	24,287	741,727	1,191,579	1,224,646	5,014,663
1885.........	1,177	48,728	2,021,633	28,472	852,257	1,219,284	2,604,285	6,697,459
1886.........	1,133	44,605	1,890,411	28,187	850,545	1,263,152	2,720,187	6,814,295
1887.........	1,168	44,845	1,989,840	28,092	875,316	1,499,328	2,384,356	6,748,840
1888.........	1,137	33,247	2,017,558	27,384	859,953	1,594,992	2,390,502	6.863,005
1889.........	1,100	44,936	2,064,918	29,555	965,010	1,591,085	2,149,138	6,770,151
1890.........	1,069	43,084	2,152,790	29,803	924,346	1,695,358	2,600,147	7,372,641
1891..... ...	1,027	39,377	2,125,355	30,438	1,007,815	1,644,892	2,598,124	7,376,186
1892........	988	37,205	2,112,875	30,513	1,041,972	1,475,043	3,017,945	7,647,835
1893.........	1,104	40,096	2,246,373	31,508	955,109	1,637,707	3,174,404	8,681,557
1894.........	1,178	41,768	2,409,029	34,102	1,009,189	1,921,352	4,099,546	9,439,116

RÉCAPITULATION

INDIQUANT le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux, et la valeur de tout autre matériel de pêche, de même que le nombre de pêcheurs en Canada, 1894.

Province.	Pêcheurs.		Navires.			Bateaux.		Rets à mailler et seines.		Valeur des rets-pièges, rets à enclos, nasses, etc.	Valeur des homarderies.	Valeur approximative des réfrigérateurs, boucans et autres appareils non énumérés.	Valeur totale.
	Navires.	Bateaux.	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Valeur.				
					$		$		$	$	$	$	$
Nouvelle-Ecosse	5,907	19,571	594	26,064	1,321,559	14,324	325,899	2,320,728	606,604	138,838	498,273	470,799	3,361,972
Nouveau-Brunswick......	819	10,831	232	3,381	104,240	6,251	204,283	548,266	423,514	217,497	344,112	387,266	1,680,912
Ile du Prince-Edouard...	151	3,178	26	714	14,400	1,545	49,500	78,315	38,041	6,234	334,471	26,090	468,736
Québec	409	11,672	68	2,445	60,450	7,081	187,619	253,747	281,651	80,904	77,440	212,747	904,811
Ontario	421	3,734	*75	1,888	216,000	1,187	101,005	1,689,875	261,442	124,375	....	136,200	839,022
Colombie-Britannique. ..	†1,735	10,915	169	5,516	594,880	2,924	125,430	370,290	284,883	... .	....	979,750	1,984,943
Manitoba et T. du N.-O..	83	1,293	*14	1,760	97,500	790	15,453	204,500	25,217	....	....	60,550	198,720
	9,525	61,194											
Totaux........	.....	70,719	1,178	41,768	2,409,029	34,102	1,009,189	5,465,721	1,921,352	571,848	1,254,296	2,273,402	9,439,116

* Presque tous des bateaux à vapeur. † Y compris les équipages des phoquiers.

ANNEXE N° 9.

PISCICULTURE, 1895.

RAPPORT DU PROFESSEUR EDWARD E. PRINCE, COMMISSAIRE ET INSPECTEUR GÉNÉRAL DES PÊCHERIES DU CANADA, POUR L'ANNÉE 1895.

OTTAWA, 30 décembre 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—En vous présentant mon rapport sur les opérations des quatorze piscifactures de l'Etat pendant l'année qui vient de finir, je dois mentionner le fait que le contrôle de cette partie de l'œuvre départementale est passée des mains du fonctionnaire sous l'habile direction duquel elle avait pris naissance et atteint sa grande importance actuelle.

Pendant plus d'un quart de siècle M. Samuel Wilmot, l'ancien surintendant de la pisciculture, a été l'esprit dirigeant dans cette science au Canada et le chef responsable des opérations piscicoles depuis leur début. Quelques explications paraissent nécessaires lorsque la responsabilité passe en d'autres mains, et ce doit être un sujet de satisfaction spéciale que le changement se soit opéré sans amener aucune interruption de l'œuvre et que, au lieu d'une diminution dans les résultats accomplis, la production des alevins pendant la saison de 1895 ait été plus considérable que jamais.

L'intéressant tableau préparé par M. Wilmot et publié dans le dernier rapport ministériel (Ann. 14, pp. 384-85) fait voir que le nombre d'alevins distribués en 1893, c'est-à-dire 258,314,000, a été le plus considérable qu'il y eut jusque-là, et a presque doublé celui de l'année précédente, tandis qu'il y a eu une légère diminution en 1894. L'année dernière, cependant, le nombre a dépassé celui de 1893 par plus de 14 pour 100, et sans compter la production d'alevins de homard à Pictou, N.-E., le fretin distribué a excédé d'au moins 33 pour 100 la production de 1894. Ces résultats si hautement satifaisants ont été atteints sans accroître sensiblement la dépense courante, et témoignent du zèle et de l'intelligence des employés qui ont conduit les opérations piscicoles dans nos différents établissements ichthyogéniques. Dans une tournée officielle que j'ai faite en 1893, j'ai inspecté tous ces établissements à l'exception de trois, et l'été dernier (1895), j'ai visité ceux de New-Westminster, dans la Colombie-Britannique, et de Selkirk, dans le Manitoba. Dans plusieurs les opérations pourraient être développées, et quelques-uns possèdent même des étangs où l'on pourrait faire des expériences d'élevage jusqu'à ce que le fretin ait atteint quelques mois d'existence. Aujourd'hui les alevins sont déposés dans les rivières et les lacs aussitôt que possible après leur éclosion, et à cause de l'énorme quantité qui éclot simultanément, le travail de distribution doit se faire avec expédition.

DISTRIBUTION D'ALEVINS.

Elle s'est faite dans les quantités suivantes :—

Saumon (*Salmo salar*)...........................	8,935,600
Sockeye (saumon du Pacifique) (*Oncorhynchus nerka*)	6,390,000
Truite saumonée (*Salvelinus namaycush*)...............	5,875,000
Poisson blanc des lacs (*Coregonus clupeiformis*)	104,640,000
Homard (*Homarus americanus*)............................	168,200,000
	294,040,600

Afin de pouvoir faire juger d'un coup d'œil de la production réelle de chaque piscifacture, le tableau comparatif qui suit a été préparé. Il indique, dans des colonnes séparées, non seulement les quantités d'alevins déposés, mais encore le nombre d'œufs en état d'incubation avancée qui ont été reçus par chaque établissement et transférés des uns aux autres.

Numéro.	Nom de la piscifacture.	Nombre d'alevins sortis de la piscifacture.	Nombre d'œufs incubés envoyés à d'autres piscifactures.	Nombre d'œufs incubés reçus d'autres piscifactures.	Espèces de poissons.
1	Rivière Fraser, C.-B.	6,390,000	....	....	Saumon Sockeye.
2	Sydney, N.-E........	195,000	....	200,000	Saumon de l'Atlantique.
3	Bedford, N.-E.......	710,000	....	800,000	do
	do	105,000	....	200,000	Truite des grands lacs.
	do . ..	3,000,000	....	3,000,000	Poisson blanc.
	Riv. Dunk, I. P.-E.	....	Pas en opération.		
	Riv. St-Jean, N.-B..	1,210,000	....	....	Saumon de l'Atlantique.
	do .	450,000	....	500,000	Truite des grands lacs.
	do .	2,400,000	....	3,000,000	Poisson blanc.
6	Miramichi, N.-B.....	1,200,000	200,000	200,000	Saumon de l'Atlantique.
7	Ristigouche, Qué....	2,885,000	200,000	....	do
8	Gaspé, Qué..........	675,000	....	....	do
9	Tadoussac, Qué......	2,060,000	....	....	do
10	Magog, Qué....... .	1,750,000	....	2,000,000	Poisson blanc.
	do	1,600,000	....	2,000,000	Truite des grands lacs.
11	Newcastle, Ont......	3,000,000	2,000,000	....	do
	do	3,000,000	....	3,000,000	Poisson blanc.
12	Sandwich, Ont.......	73,000,000	14,000,000	....	do
13	Ottawa, Ont.........	2,490,000	....	3,000,000	do
	do	720,000	....	1,250,000	Truite des grands lacs.
14	Bay-View, N.-E.....	168,200,000	....	....	Homard.
15	Selkirk, Man........	19,000,000	....	....	Poisson blanc.
	Totaux........	294,040,000	16,400,000	19,150,000	

TRANSPLANTATION D'ACHIGANS À GRANDE BOUCHE.

Outre le travail de la propagation artificielle d'alevins en 1895, il faut compter parmi les opérations piscicoles la transplantation d'achigans reproducteurs, en rapport avec le département des terres de la Couronne de la province d'Ontario. Le poisson a été pris principalement dans le lac Brooks, sur la hauteur des terres entre le lac de la Loutre et le lac Rowan, ainsi que dans une pièce d'eau entre le lac de l'Achigan et le lac des Bois. Il en a été placé 1,120 dans des lacs à l'ouest du lac Brooks et dans les environs de Portage-du-Rat, 1,000 dans les lacs de la Loutre, de Flint, de l'Esturgeon et du Poisson-Blanc, et 300 dans les lacs Rossland et Oster-Sound. De deux à trois cents belles truites de la rivière Nipigon ont été transférées avec succès dans le lac Déception, 30 milles à l'ouest de Portage-du-Rat. M. Wm Margach, un agent du département des terres de la Couronne, Toronto, a présidé à

ce transport, et le garde-pêche Chadwick a reçu ordre de lui donner toute l'aide possible. M. A. W. Ross, M. P., et M. H. Armstrong, ont pris un intérêt actif dans l'entreprise, et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique lui a donné tout son concours en opérant le transport gratuitement. On espère que cette action commune des deux gouvernements, fédéral et provincial, en implantant ce poisson d'une grande valeur dans de nouvelles eaux, réalisera l'attente générale; elle a certainement soulevé un vif intérêt dans les régions intéressées.

Au présent rapport sont annexés ceux des directeurs de nos différentes piscifactures. Ils donnent un compte rendu complet du travail qui s'est fait dans chaque établissement, ainsi que des détails sur la condition de chacun d'eux et des recommandations d'amélioration.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD E. PRINCE,

Commissaire des pêcheries.

1.—PISCIFACTURE DE LA RIVIÈRE FRASER.

NEW-WESTMINSTER, C.-B., 7 décembre 1895.

Au professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries du Canada.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport concernant les opérations de cet établissement pendant l'année qui doit finir le 31 de décembre 1895.

Au mois de mars, des alevins de saumon sortis de notre piscifacture en bonne condition furent distribués comme suit:—

3 mars,	sur le côté nord du lac Pitt	950,000
4 "	dans la rivière Stave	800,000
12 "	Creek d'Argent lac Pitt	950,000
20 "	rivière Harrison	1,250,000
23 "	" "	1,250,000
25 "	" "	1,190,000

soit un total de six millions trois cent quatre-vingt-dix mille, produit de 6,752,000 œufs déposés dans la piscifacture durant le mois d'octobre 1894.

Le 20 septembre j'envoyai le contremaître Thos McNeish, avec deux hommes et le matériel nécessaire, au creek Morris, pour y construire des trappes afin de capturer et retenir le saumon reproducteur, et faire tous les préparatifs nécessaires pour cueillir et envoyer des œufs à la piscifacture. L'eau étant basse et le creek passablement obstrué par des débris que les crues du printemps y avaient laissés, le saumon n'entra en grand nombre dans le creek que le 28 septembre. Le 3 octobre le premier envoi, comprenant 1,358,000 œufs, fut reçu à l'établissement; il fut suivi, le 5, par une autre de 2,176,000, le 8 par un troisième de 960,000, le 13 par un quatrième de 1,760,000, et le 15 par un dernier envoi de 575,000: soit un total de 6,830,000 œufs qui remplissent notre piscifacture à son extrême capacité.

La température ayant été exceptionnellement favorable et le saumon abondant, j'ai pu effectuer une épargne considérable sur mes estimations des frais du service.

J'ai déjà dit dans de précédents rapports que des personnes intéressées à la pêche du saumon dans l'Alaska et la rivière Columbia nous avaient demandé des renseignements sur la capacité et le fonctionnement général de l'établissement piscicole de la rivière Fraser. Il en est résulté une proposition pratique d'échanger des alevins de saumon; un arrangement a même été fait avec M. Crawford, commissaire des pêcheries de l'Etat de Washington, E.-U., pour l'échange de 1,000,000 d'œufs de

sockeye de l'établissement de la rivière Fraser, contre une égale quantité d'œufs de saumon "chinook" de l'établissement de la rivière Colombie. Il est évident que si des échanges de ce genre se faisaient annuellement, pendant quatre ans par exemple, ils assureraient une venue annuelle de la grande variété chinook; et si les facilités qui existent actuellement pour se procurer des œufs ne font pas défaut, il ne sera pas difficile de déposer chaque année sur les claies et de les garder jusqu'à ce qu'ils soient suffisamment développés pour le transport, un million d'œufs pour l'échange, à part la quantité que la piscifacture pourra contenir après l'éclosion.

La valeur de l'établissement de la rivière Fraser comme auxiliaire des frayères naturelles du saumon est maintenant à peu près universellement reconnue et, suivant moi, démontrée par le faible rendement que la rivière a donné pendant les trois dernières années.

Quoique la piscifacture se trouve dans un endroit très commode pour moi et très accessible, cependant, comme elle a besoin de beaucoup d'améliorations, je suggère qu'elle soit transférée à Harrison, où nous aurions le grand avantage de pouvoir déposer le fretin, sans le manipuler et sans l'exposer aux accidents de transport, dans une eau qui lui va particulièrement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN McNAB,

Inspecteur des pêcheries et directeur de la piscifacture de la réserve Fraser.

2.—PISCIFACTURE DE SYDNEY, CAP-BRETON.

SYDNEY-NORD, C.-B., 12 décembre 1895.

Au professeur PRINCE,
Commissaire des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel concernant les opérations de l'établissement placé sous ma direction.

Comme en 1894, notre piscifacture a reçu cette année une quantité limitée d'œufs de celle de Miramichi. Le 27 mars, 200,000 œufs embryonnaires nous sont arrivés par chemin de fer sous les soins de M. Isaac Sheasgreen. Ils furent placés avec précaution sur les auges de l'établissement, et ils éclorent sous la surveillance spéciale du gardien, M. W. J. Dunlop. Des 200,000 œufs 5,000 environ furent enlevés des auges pendant la période d'incubation. Dans le cours du mois de juin je présidai personnellement à la distribution de 195,000 alevins dans les rivières suivantes:—

COMTÉ DE VICTORIA, C.-B.

10 juin	—Rivière du Nord, Sainte-Anne	30,000
do	Rivière de Clyburn, Ingonish	30,000
do	Rivière du Nord, Cap-Nord	75,000

COMTÉ D'INVERNESS.

13 juin	—Rivière Margaree	60,000

J'ai transporté ces alevins jusqu'à Ingonish, dans le nord du comté de Victoria, et jusqu'à la baie Aspy; j'ai dû pour cela recourir aux services du remorqueur *Merrimac*, car c'était le seul moyen de transport prompt et satisfaisant.

Je regarde l'empoissonnement des trois rivières du comté de Victoria et celui de la rivière Margaree dans Inverness comme nécessaire, à cause de l'énorme contribu-

tion qu'elles fournissent au commerce pendant la saison de pêche. C'est pourquoi je recommanderais que la piscifacture de Sydney fût fournie d'œufs autant qu'elle pourrait en contenir, 800,000 si possible. Sans doute les auges, etc., ont besoin d'être réparés avant de pouvoir recevoir cette quantité d'œufs ; mais les frais d'exploitation de l'établissement et de l'empoissonnement des rivières seraient si peu au-dessus de ceux que coûtent présentement les opérations que, si l'on peut sans inconvénient faire venir des œufs des piscifactures du Nouveau-Brunswick, ce sera un grand avantage pour l'avenir de la pêche du saumon dans ce quartier. Le rapport annuel des pêches du quartier n° 1, Ile du Cap-Breton, contiendra la statistique de cette pêche en 1895.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. C. BERTRAM,
Inspecteur des pêcheries.

3.—PISCIFACTURE DE BEDFORD.—NOUVELLE-ECOSSE.

BEDFORD, N.-E., 30 juillet 1895.

Au professeur ED. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de la piscifacture de Bedford en 1895.

Le 9 novembre dernier, j'ai reçu 800,000 œufs de saumon de l'établissement de Carleton, N.-B., et, le 12 mars, 300,000 œufs embryonnaires de poisson blanc et 200,000 œufs de truite des grands lacs.

A peu près 90 pour 100 des œufs de saumon, 50 pour 100 d'œufs de truite des grands lacs, et tous les œufs de poisson blanc ont éclos et furent distribués dans les lacs et rivières qui suivent :—

SAUMON.

Rivière	Annapolis,	comté	d'Annapolis, N.-E.	80,000
do	Gaspereaux	do	King	80,000
do	Lahave	do	do	80,000
do	Pomquet	do	Antigonish	50,000
do	Tracadie	do	Guysborough	50,000
do	au Français	do	Pictou	80,000
do	Barneys	do	do	80,000
do	Pennant	do	Halifax	50,000
do	Stewiacke	do	Colchester	80,000
do	Sackville	do	Halifax	40,000
do	Quoddy	do	do	40,000
				710,000

TRUITE DES GRANDS LACS

Lac Rocheux, comté d'Halifax	35,000
do Gough ou Andersons, comté d'Halifax	35,000
do Hublugs, comté d'Halifax	35,000
	105,000

POISSON BLANC.

Lac Sablonneux, comté d'Halifax	200,000
do Saint-Joseph, comté d'Antigonish	500,000
do Ainsley, comté d'Inverness, C.-B.	1,000,000
do Milton, comté d'Yarmouth	500,000
Lacs Hains et Porters, comté de Digby	800,000
	3,000,000

La distribution des alevins commença cette année le 29 avril et se termina le 13 juin, une quinzaine de jours plus à bonne heure que l'année dernière.

Les alevins de saumon et de poisson blanc étaient en excellente condition et furent déposés sans pertes; mais en raison d'une chaleur excessive au commencement de mai, il n'en fut pas de même de la truite des grands lacs: une bonne partie de ce fretin mourut avant d'être assez fort pour subir la distribution.

L'eau de la rivière sur laquelle votre piscifacture est située baisse parfois très considérablement, et sa température s'élève à 70 degrés Fahr. avant que les alevins aient acquis assez de vigueur pour pouvoir être distribués sans danger, ce qui rend extrêmement difficile l'élevage de la truite des lacs; aussi je ne crois pas à propos de pousser plus loin l'expérimentation de ces œufs, car elle donne rarement de bons résultats.

Le 6 mai, j'avais pris toutes les mesures nécessaires pour transporter une quantité de poisson blanc au lac Law, dans le comté d'Inverness; mais comme il faisait ce jour-là une chaleur excessive et comme la température de l'eau, dans la piscifacture, s'élevait à 73 degrés Fahr., j'ai cru devoir le déposer dans un lac plus rapproché.

Je regrette qu'un aussi grand nombre de demandes d'alevins aient été faites trop tard pour être remplies; quelques-unes ne furent reçues qu'après que tous les alevins eurent été distribués.

Les auges à incubation subissent en ce moment quelques réparations et du peinturage, et j'espère que, avec un peu de soins, elles dureront encore une autre année.

Les terrains sont en bonne condition et très attrayants.

Tous ces travaux s'exécutent sans autres frais que ceux des matériaux. Comme je le suggérais dans mes précédents rapports, l'extérieur de la piscifacture et les bâtiments devraient être réparés et peinturés.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

ALFRED OGDEN.

4.—PISCIFACTURE DE LA RIVÈIRE SAINT-JEAN.

GRAND-FALLS, N.-B., 11 décembre 1895.

Au PROFESSEUR PRINCE,
Commissaire des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—Me conformant à la règle du département, j'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel au sujet des opérations accomplies, cette année, pour la piscifacture du rapide des Femmes, située sur la rivière Saint-Jean.

Au cours de l'automne de 1894, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire 3,400,000 œufs de saumon ont été déposés dans cette piscifacture, et le 23 mars dernier je recevais de Newcastle et de Sandwich, Ontario, une autre provision d'œufs de poisson composée de 500,000 de truite saumonée et de 3,000,000 de poisson blanc qui ont plus que rempli l'établissement, mais avec une rigoureuse attention et de bons

soins nous avons eu le printemps dernier une excellente moyenne d'éclosions, car l'hiver avait été favorable et l'eau bonne.

DISTRIBUTION DE POISSON BLANC.

Dans le lac Harvey, comté d'York	480,000
do George, do	480,000
do Oromocto, do	240,000
do Yohoe, do	240,000
Dans l'étang de la piscifacture	240,000
Dans le lac Long, Victoria	720,000
	2,400,000

TRUITE SAUMONÉE.

Dans le lac Long, comté de Victoria	36,000
Dans le ruisseau Byram, comté de Madawaska	72,000
Dans le lac Harvey, comté d'York	48,000
do Long, do de Victoria	36,000
do Lakeville, do de Carleton	36,000
do Skiff, do d'York	36,000
Dans le ruisseau Quaker, comté de Victoria	24,000
Dans le lac Berry, Victoria, comté de Victoria	24,000
do George, York, do	48,000
Dans le port Edmundston, comté de Madawaska	48,000
Donné à des particuliers dans le comté de Victoria	24,000
Déposé dans la piscifacture	18,000
	450,000

ALEVINS DE SAUMON.

Dans la "Loch Alva Inglewood Corporation"	96,000
Dans la rivière Sainte-Croix, comté d'York	96,000
do Mispec, comté de Saint-Jean	48,000
do Loch Lomond, comté de Saint-Jean	48,000
do au Saumon, comté de Victoria	96,000
do Tobique, do	96,000
Dans le lac Skiff, comté d'York	48,000
Dans la rivière Saint-Jean à partir de Grand-Falls en descendant	682,600
	1,210,600

Total d'alevins de saumon	1,210,600
Poisson blanc	2,400,000
Truite saumonée	450,000
Grand total d'alevins distribués cette année	4,060,600

Cette distribution d'alevins fut accomplie sans pertes appréciables, bien que la distance à parcourir fût très grande. Ces longs transports retardent beaucoup la distribution, au point que les alevins deviennent trop vieux pour que nous puissions les garder dans la piscifacture assez longtemps pour nous permettre de remplir les demandes qui nous sont faites.

CUEILLAGE D'ŒUFS DE SAUMON.

Samedi, le 26 octobre dernier, nous partîmes de Grand-Falls pour Carleton, Saint-Jean; nous arrivâmes le lendemain en cette ville, puis à Carleton. Ici, tout

était en ordre parfait dans l'étang; toutes les mesures nécessaires furent prises pour dépouiller le poisson de ses œufs. M. O'Brien, le directeur, est infatigable dans ses efforts à nous aider. Lundi, le 28, nous commençâmes le dépouillement du poisson. Nous trouvâmes le saumon en bon état et tout prêt à frayer. Le 1er novembre j'envoyai mon fils porter quatre boîtes d'œufs de saumon, environ 600,000, à notre piscifacture, afin qu'ils ne fussent pas trop longtemps hors de l'eau. Le 4, j'envoyai trois autres boîtes d'œufs à la piscifacture, et le 7 je quittai Carleton pour m'en revenir ici avec le reste des œufs, faisant en tout à peu près 1,200,000. Ce reste, je l'ai envoyé aux établissements de Bedford et de Ristigouche, sous les soins de M. Alexander Mowatt, qui avait pris part aux opérations du dépouillement.

Les œufs placés dans la piscifacture ont une belle apparence, et j'en attends un bon rendement d'alevins le printemps prochain. Nous avons un excellent approvisionnement d'eau cet automne, et tous les accessoires de l'établissement sont en bon ordre. Quelques légères réparations ont été faites aux dépendances cet automne, et je ne pense pas qu'il y en ait besoin d'autres l'année prochaine.

Le rapport qui précède vous est très respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

CHAS McCLUSKEY,

Directeur.

5.—PISCIFACTURE DE MIRAMICHI—NOUVEAU-BRUNSWICK.

Miramichi, Esk-Sud, N.-B., 15 décembre 1895.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de la piscifacture de Miramichi en 1895.

En lisant le rapport annuel de 1894, on verra que le nombre d'œufs placés dans cette piscifacture pendant l'automne de cette année-là était de 1,200,000. Au mois de mars, 200,000 de ces œufs furent transférés à la piscifacture de Sydney. Ils furent remplacés ici par 200,000 autres envoyés de l'établissement de Ristigouche pour remplir une demande faite par MM. Logie et Phair, de Frédéricton. Les œufs furent incubés en très saine condition; les pertes n'ont pas dépassé la moyenne ordinaire et ne valent guère la peine qu'on en parle. La distribution des alevins, commencée le 14 juin, était terminée le 20 du même mois. Elle eut lieu dans les cours d'eau suivants :—

Rivière Miramichi nord-ouest	400,000
Grande rivière Miramichi sud-ouest	150,000
Petite rivière Miramichi sud-ouest	265,000
Rivière Renous	75,000
Rivière Sevogle	75,000
Rivière Shédiac	10,000
Ruisseau de Stewart	25,000
	1,000,000

Telle est la distribution des alevins éclos dans l'établissement de Miramichi. Ceux venus de Ristigouche furent déposés dans les rivières suivantes :—

Rivière Miramichi nord-ouest à "Camp-Adams"	100,000
Petite rivière Miramichi sud-ouest	50,000
Grande rivière Miramichi sud-ouest	50,000
Total	200,000

On voit par ces chiffres que la production totale d'alevins a été de 1,200,000 durant la dernière saison. La part faite à la rivière Shédiac a été donnée à la demande de M. T. B. Huntington, de Saint-Jean, N.-B. Invariablement les alevins ont été déposés dans les meilleures endroits et toujours en parfait état de santé.

CAPTURE DE POISSONS REPRODUCTEURS.

Dans le cours du mois d'août tous les rets et autres appareils servant à cette partie de nos travaux furent réparés et préparés, et le 2 septembre les opérations commencèrent aux mêmes endroits qu'auparavant pour nous procurer des poissons reproducteurs. Comme la température était extrêmement chaude et l'eau bien basse pendant la première semaine de ce mois, nous en prîmes très peu jusqu'au 20. Après cette dernière date, le poisson se mit à entrer en grand nombre dans les rivières, et nos pêcheurs furent très heureux : jusqu'au 16 octobre, jour où ils levèrent les rets, ils prirent 450 poissons qui furent placés dans l'étang près de la piscifacture et y restèrent en bon état jusqu'à l'arrivée de la fraie. Il y avait 248 femelles et 202 mâles. Le cueillage des œufs commença le 17 octobre et fut continué jusqu'au 14 novembre, lorsque le temps était favorable. Le nombre total d'œufs cueillis et placés en saine condition dans la piscifacture fut de 1,561,600. Il serait bon d'en transférer environ 400,000 à d'autres piscifactures qui peuvent en avoir besoin, car il n'y a pas assez d'espace dans la nôtre pour loger un aussi grand nombre d'alevins au moment de l'éclusion.

En terminant, je dois dire que tout ce qui a rapport aux opérations de notre établissement nous a donné la plus entière satisfaction cette année. Le succès que nous avons eu dans l'élevage et la distribution d'une aussi grande quantité d'alevins de saumon est des plus encourageants. Les demandes de milliers d'alevins que nous font chaque année certains propriétaires de réserves de pêche prouvent que les avantages de la pisciculture sont de plus en plus appréciés par ces messieurs. Les amateurs qui ont fait la pêche à la ligne sur la rivière Miramichi et ses différentes branches disent qu'ils ont eu un succès superbe, et d'un autre côté la capture de poissons destinés au commerce par les gens du métier s'est pleinement maintenue à la moyenne. Ainsi les rapports que nous avons reçus des sportsmen et des pêcheurs qui ont exercé sur toutes les parties de nos rivières et de nos cours d'eau établissent que la pêche du saumon continue d'être très fructueuse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ISAAC SHEASGREEN,
Directeur.

6.—PISCIFACTURE DE RISTIGOUCHE, P. Q.

RISTIGOUCHE, 7 décembre 1895.

Au professeur E. PRINCE,
Commissaires des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les opérations de la pisciculture de Ristigouche en 1895.

Comme je vous l'ai déjà dit, 3,000,000 d'œufs avaient été déposés ici dans l'automne de 1894. Ils ont donné 2,885,000 alevins, qui furent distribués comme suit, selon les instructions officielles :—

28 avril—Œufs embryonnaires transportés à la piscifacture de Miramichi	200,000
6 juin—Rivière Kedgwick, à 60 milles de la piscifacture de Miramichi	600,000
12 juin—Grande Ristigouche en amont de Kedgwick	300,000
20 " Rivière Upsalquitch en amont des chutes	300,000
25 " Rivière Métapédia	600,000
25 " De la piscifacture à l'embouchure de la Kedgwick	885,000
	2,885,000

Les baquets perforés furent employés pour transporter et distribuer les alevins, et ils ont donné la plus entière satisfaction : tout le travail s'est fait sans la moindre perte. La reconstruction de l'étang, à Tide-Head, fut commencée le 15 mai, et les deux rets du gouvernement furent tendus le 30 mai. Le 10 juin, d'après les notes prises chaque jour, ils avaient capturé 283 poissons, auxquels nous en avons ajouté 34 achetés de pêcheurs ayant permis, ce qui nous a fait 317 poissons. De ce nombre 32 sont morts de fongosités après avoir été déposés dans l'étang ; ils s'étaient blessés en cherchant à s'échapper des rets. Quand un poisson est tant soit peu blessé, on peut être sûr qu'il sera attaqué de fongosités si on le renferme dans de l'eau douce qui contient une si grande proportion de matières organiques.

La réunion du poisson et le cueillage des œufs commencèrent le 17 octobre. Nous ne trouvâmes que 246 poissons dans l'étang ; il en manquait 39. Nous terminâmes le dépouillement le 31 octobre, et 1,050,000 œufs furent transportés sains et saufs à la piscifacture, à Dee-Side ; en outre, 350,000 œufs nous furent amenés de l'établissement de la rivière Saint-Jean, ce qui nous faisait un grand total de 1,400,000 œufs. Au moment où j'écris tous ces œufs sont en excellente condition ; l'embryon, qui est bien développé, ne nous laisse aucun doute que nous en aurons 90 pour 100 d'alevins le printemps prochain.

Tandis que les ouvriers travaillaient au déplacement du clayonnage de l'étang ils découvrirent, à trois pieds sous l'eau, un grand trou qui avait évidemment été pratiqué par les rats. Ceci expliquerait la disparition des 39 poissons qui nous ont fait défaut. C'est le premier accident de ce genre que nous ayons eu à subir.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Comme une foule de preuves directes ont été données jusqu'ici pour démontrer l'utilité de la pisciculture, il est inutile d'en ajouter d'autres : l'immense quantité de poissons dont nos rivières regorgent parle suffisamment par elle-même.

Tandis que la pêche à la ligne sur les rivières et la pêche aux rets dans la baie n'ont pas égalé celles des bonnes années d'antan, les gardiens, les marchands de bois et les passeurs qui ont traversé les rivières disent que de leur vie ils n'y ont jamais vu le saumon aussi abondant que cet automne. Un individu dit en avoir vu au moins 20,000 sur les hauts-fonds, entre Tide-Head et l'embouchure de la rivière Kedgwick, à la fraie d'octobre; un autre en porte le nombre à 100,000, et ainsi de suite.

Ce qui fait que les rets ont pris moins de captures, c'est que la crue des eaux était terminée lorsque le poisson remonta les rivières, et qu'une chaleur intense fit pousser la redoutable plante marécageuse qui remplit les rets en quelques nuits; dès qu'elle se forme, le poisson n'approche point des rets, et plusieurs de ces derniers ont dû être levés avant que la moitié du poisson eut passé dans la rivière.

Les sportsmen ont également à souffrir de la sécheresse et de la haute température de l'eau ; le poisson était devenu paresseux et ne se souciait pas de la mouche. Cependant, il y a eu quelques bonnes captures. M. Stancliffe, fermier de la rivière Upsolquitch, a pris 47 saumons en quatre jours. Sur la même rivière, un autre pêcheur en a capturé, en deux semaines, plus de 90, dont quelques-uns pesaient jusqu'à 25 livres. Autrefois cette rivière n'était pas habitée par d'aussi gros poissons, et nul doute que la grande amélioration que l'on remarque dans le nombre et la taille est due au rempoissonnement à l'aide des alevins que fourni notre piscifacture.

Sur la rivière Kedgwick, M. A. Rogers a pris quelques 200 saumons en une vingtaine de jours ; un autre citoyen en a pris 100 en deux semaines au même endroit, et plusieurs membres du club en ont capturé de 5 à 8 par jour dans quelques-uns des étangs de choix où le saumon s'était réuni. La Métapédia a maintenant sa vieille réputation ; de fait les gardiens et les habitants disent que depuis plusieurs années ils n'y ont point vu plus de saumons que cette année, et des clubistes en ont pris jusqu'à 7 et 8 par jour. Et malgré tout cela, les pêcheurs à la ligne n'ont pas été complètement satisfaits.

Si la température a été défavorable aux pêcheurs à la ligne et aux rets, elle a eu un effet fatal sur les alevins de 1893 et 1894. La grande chaleur ayant fait baisser l'eau partout, criques, anses et baies se sont trouvées à sec, et des milliers de petits poissons de deux ans ont péri, ce qui aura un effet marqué sur les venues du saumon dans ces rivières en 1897 et 1898.

Suivant les instructions reçues, je partis d'ici le 26 octobre pour aller donner de l'aide à l'étang Carleton, où quelques 425 ou 430 poissons furent manipulés, produisant environ 2,000,000 d'œufs qui furent divisés entre les piscifactures. A Carleton nous avons dépouillé des poissons qui pesaient 25 et 30 livres, et qui étaient sans aucun doute de la variété Ristigouche.

Le tout très respectueusement soumis.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. MOWAT

7.—PISCIFACTURE DE GASPÉ, P. Q.

BASIN DE GASPÉ, 21 décembre 1895.

Au professeur EDWARD E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de la piscifacture de Gaspé en 1895.

Comme je vous en ai déjà fait part, la quantité d'œufs cueillie dans l'automne de 1894 était de 700,000. Ces œufs restèrent en bonne condition pendant tout le temps de la couvée; les mois d'hiver n'amenèrent qu'une perte de 25,000 seulement. Les alevins furent distribués avec soin et avec succès dans les mêmes rivières que précédemment, comme suit :

Rivière Saint-Jean	165,000
Rivière York	160,000
Rivière Dartmouth	350,000
Total	675,000

Nous commençâmes la distribution le 6 juin et la terminâmes le 29. Les alevins furent déposés sur les fonds en très saine condition, et toujours aussi loin que possible dans le haut des rivières. Nous les transportons de la piscifacture en canots, et comme ce mode de transport est lent il prend beaucoup plus de temps qu'aux établissements qui ont des moyens de locomotion plus rapide.

CAPTURE DE REPRODUCTEURS.

Au cours de l'hiver dernier j'avais émis l'idée qu'il était possible d'améliorer le mode par lequel nous nous procurons ici des reproducteurs, et une correspondance considérable fut échangée sur ce chapitre ; mais après étude, le département décida de faire continuer les travaux comme auparavant. Ayant reçu des instructions à cet effet, je fis commencer les opérations dès que l'état des rivières put le permettre. Le rets à enclos fut tendu sur la rivière Dartmouth le 24 mai, et le lendemain le premier poisson était capturé. Ce rets fut manœuvré par nos employés jusqu'au 19 août, et il prit en tout 104 poissons. En outre, 42 autres furent achetés de pêcheurs munis de permis, et nous avons pu ainsi placer 146 poissons dans notre étang. Ils restèrent en très bonne condition tout le temps de leur emprisonnement, et il n'a été nécessaire d'en libérer que trois avant la fraie. Bien que le nombre de reproducteurs que nous nous sommes procurés n'ait pas été aussi grand que nous l'avions espéré, il nous a satisfait, en comparaison de la capture moyenne opérée aux différents postes de cette baie durant la dernière saison. L'extrême chaleur du commencement de l'été et le bas niveau de l'eau dans les rivières où nos rets étaient tendus expliquent en partie pourquoi le poisson n'y est pas entré plus tôt.

CUEILLAGE D'ŒUFS.

Le 10 octobre les reproducteurs furent enlevés de l'étang au moyen d'une seine et placés dans des caissons d'où nous les sortions à mesure que le travail de la fraie avançait. Nous constatâmes que les reproducteurs enfermés dans l'étang comptaient

73 femelles et 70 mâles. Les femelles fournirent 800,000 œufs que nous ceuillîmes aux dates suivantes :

11 octobre, dépouillé	11	femelles	130,000 œufs.
12 " "	6	"	66,000 "
15 " "	16	"	175,000 "
19 " "	10	"	98,000 "
23 " "	7	"	72,000 "
26 " "	6	"	70,000 "
2 novembre, "	7	"	81,000 "
7 " "	10	"	108,000 "
Total	73	femelles.	800,000 œufs.

Ces chiffres donnent une moyenne générale d'un peu moins de 10,960 œufs par femelle. Les œufs furent placés en saine condition dans les auges à incubation. Les reproducteurs furent remis en liberté dans la rivière Darthmouth peu de temps après la manipulation. Tout fut mis en aussi bon ordre que possible durant le mois de novembre. Le 20 du même mois, je mis l'établissement sous la direction de mon aide, et, suivant les instructions que j'avais reçues du département, je partis pour Miramichi.

En terminant je dois dire que, quoique la quantité de saumon pêchée dans le voisinage immédiat de la piscifacture n'ait pas été très considérable durant la dernière saison, la capture générale signalée dans toutes les baies et les rivières a été beaucoup au-dessus de la moyenne. Les pêcheurs à la ligne disent avoir bien réussi sur les rivières Saint-Jean, York et Dartmouth, spécialement sur cette dernière, qui est affermée par les MM. Tappin, de New-York, et une amélioration très considérable s'est fait remarquer. Dans le court séjour qu'ils y ont fait, ces messieurs ont pris deux fois plus de poisson que l'année dernière.

Durant l'été un grand nombre de touristes qui viennent tous les ans jouir du magnifique panorama et des autres avantages naturels que présente Gaspé, ont visité notre établissement et se sont vivement intéressés à nos travaux, dont ils se sont déclarés enchantés.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. SHEASGREEN,

Directeur.

8.—PISCIFACTURE DE TADOUSSAC, P.Q.

TADOUSSAC, 9 septembre 1895.

A professeur E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon dixième rapport annuel sur les opérations de notre piscifacture en 1895.

Des 2,295,000 œufs de saumon cueillis durant les mois d'octobre et de novembre 1894, 2,060,000 alevins ont été distribués en juin 1895, dans les rivières et les lacs suivants :—

Rivière Sainte-Marguerite, branche nord-est	400,000
Rivière Sainte-Marguerite, branche nord-ouest, par La Descente des Fermes, 40 milles en amont	150,000
Rivière Baude	300,000
" Chisholm	200,000
" à Mars	200,000
" Ha! Ha!	200,000
" Saint-Jean	200,000
Petite rivière Saguenay, par le lac Long	200,000
Lacs de Mowat	200,000
Lac de la piscifacture	10,000
Total	2,060,000

La distribution d'alevins de saumon s'est faite avec succès dans le haut de la rivière Saguenay avec l'aide du remorqueur *Forest*, appartenant à M. A. Sturton, de Chicoutimi. Dès le commencement de la distribution j'ai eu le *Forest* à ma disposition, ce qui a grandement facilité l'opération et m'a sauvé beaucoup de temps. Pour la première fois nous avons mis des alevins de saumon dans la branche nord-ouest de la rivière Sainte-Marguerite par La Descente des Fermes, à 40 milles en amont de la rivière. J'ai l'intention d'en déposer d'autres dans la même branche, atteignant la rivière Le Tableau. Dans la branche nord-ouest de la rivière Sainte-Marguerite, le saumon remonte jusqu'à 70 milles. Cette branche appartient à un club de New-York.

Cinq cents vingt-deux saumons furent capturés durant la saison de pêche. Sur ce nombre, 122 furent remis en liberté parce qu'ils étaient trop petits, et un certain nombre qui étaient blessés et exposés à mourir furent donnés à des employés de la piscifacture; en sorte qu'il nous en restait 400 pour nos opérations. Ceux-là furent gardés jusqu'à ce qu'ils fussent prêts à frayer dans l'étang, où l'eau de marée coule de la rivière Saguenay par un grillage en fer. Comme d'habitude, ces reproducteurs furent capturés au moyen de deux rets manœuvrés par des employés du département durant les trois mois de la saison de pêche au saumon. Des 400 reproducteurs 240 étaient des femelles et 160 des mâles. Le travail de la fraie commença le 21 octobre et finit le 9 novembre. Le 12 de ce dernier mois, le grillage en fil de fer qui fermait l'étang fut enlevé, et les reproducteurs reprirent leur liberté dans la rivière. Pendant leur captiveté dans l'étang, de mai à novembre, pas un seul n'est mort. Les bateliers qui les avaient amenés avaient reçu instructions de ne mettre dans l'étang que ceux qui étaient en saine et parfaite condition. Les 240 grosses femelles ont donné une quantité totale de 2,700,000 œufs, soit une moyenne d'un peu plus de 11,000 chacune. Jusqu'ici nous n'avons enlevé qu'une très petite proportion de mauvais œufs; ceux qui sont restés sur les claies progressent favorablement. La piscifacture est en bon ordre. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire

de faire des réparations pour l'année prochaine, sauf le peinturage des auges et le vernissage des claies. Comme je vous l'ai dit dans des lettres antérieures, il nous faudrait plus de grands baquets pour la distribution, et pour les raisons que j'ai exposées, je suggère qu'ils soient en fer-blanc ou bien de fer galvanisé. Les grands réservoirs en bois construits l'été dernier autour du bâtiment de la fraie et qui contiennent 200 saumons ont été bien appréciés à l'époque de la fraie, et, comme la glace qui recouvre l'étang nous donne souvent beaucoup de misère, je suggérerais pour l'été prochain la construction d'un autre grand réservoir divisé en compartiments, et qui pourrait contenir tous les reproducteurs pour le commencement de la fraie. L'eau qui vient du lac et celle qui entre dans la piscifacture par le tube en fer suffisent à remplir les réservoirs.

Le vieux bâtiment et le quai qui se trouvent tout près de l'étang aux saumons sont très détériorés, et du débarcadère ils offrent une triste apparence aux nombreux touristes qui viennent visiter l'établissement. Je ne suggérerais pas de réparer le vieux quai qui est construit avec des dosses, car ce serait trop coûteux. Il vaudrait mieux et ce serait plus économique de démolir l'ancienne piscifacture, les dosses formant une partie du quai enlevé, et de prolonger la digne de l'étang jusqu'au rocher en aval du grand chemin; on agrandirait ainsi l'étang aux saumons et l'ensemble offrirait une très belle vue.

Les pêcheurs à la ligne n'ont pas pris autant de saumons que l'année dernière, à cause probablement d'une sécheresse continue ; mais au dire des gardiens, les rivières à saumon n'ont jamais été autant remplies de reproducteurs. Le temps ayant été très mauvais à l'époque de la pêche, et les tempêtes ayant détruit nombre de rets, le saumon, s'échappant des rets tendus sur la côte, est entré dans les rivières en beaucoup plus grand nombre que d'habitude. Une preuve de l'utilité de la piscifacture de Tadoussac se trouve dans les belles prises de saumons que font chaque année les pêcheurs aux rets, dans la facilité que nous avons de nous procurer des reproducteurs pour nos travaux, dans l'abondance de reproducteurs et de saumoneaux qui remplissent les rivières, et dans le désir impatient que manifestent les pêcheurs à la ligne de faire déposer des alevins de saumon dans leurs rivières. Il y a quelques années un citoyen de Boston, M. Brackett, le fermier d'une partie de la branche nord-est de la rivière Sainte-Marguerite, passait deux mois sur les deux branches de cette rivière sans prendre un seul saumon. Il y revient maintenant chaque année, et, dans un très petit espace, il ne s'en retourne jamais bredouille. Le club de New-York, qui a pris à bail la branche nord-ouest, est enchanté de son acquisition. Inutile de parler de la petite rivière à Mars, où un bon approvisionnement d'alevins de saumon est déposé chaque année. Les propriétaires prennent autant de saumons qu'ils veulent. Pour toutes les autres rivières les rapports sont satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. N. CATELLIER.

9.—PISCIFACTURE DE MAGOG.—PROVINCE DE QUÉBEC.

MAGOG, 10 décembre 1895.

Au professeur PRINCE,
Commissaire des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de la piscifacture de Magog en 1895.

Le 12 mars de cette année, 2,000,000 d'œufs de poisson blanc furent reçus de Sandwich, et 2,000,000 d'œufs de truite saumonée de Newcastle; ils étaient en bonne condition.

Les alevins nés de ces œufs furent distribués avec succès dans les eaux suivantes :

	Truite S.	Poisson B.
Lac Massawippi	250,000	250,000
" Mégantic	150,000	150,000
" Oxford	250,000	250,000
" Brome	100,000	150,000
" Memphremagog	700,000	800,000
Key Pond	150,000	150,000
Total	1,600,000	1,750,000

D'après les renseignements que j'ai reçus de pêcheurs et d'autres personnes, il y a une notable augmentation de truite saumonée et de poisson blanc dans les eaux ou les alevins ont été déposés. Le poisson blanc augmente rapidement ; on en a vu de grandes quantités sur les hauts-fonds durant la saison réservée. On me dit que les braconniers ont exercé beaucoup moins de ravages que d'habitude pendant la fraie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. H. MOORE,
Directeur.

10.—PISCIFACTURE DE NEWCASTLE.—ONTARIO.

NEWCASTLE, 27 décembre 1895.

Au professeur PRINCE,
Commissaire des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de notre piscifacture en 1895.

Comme je le disais dans un rapport précédent, la quantité d'œufs de truite saumonée déposés dans nos auges était de 6,000,000. Subséquemment je reçus de l'établissement de Sandwich 3,000,000 d'œufs de poisson blanc: ce qui faisait un total de 9,000,000 d'œufs.

Au mois de mars dernier je reçus du département l'ordre de transporter aux provinces maritimes les quantités suivantes d'œufs de truite saumonée:

Piscifacture de Magog, Qué	1,000,000
" Grand-Falls, N.-B	500,000
" Bedford, N.-E	500,000

Ce qui fut fait sans encombre. Cela réduisit à 4,000,000 mon approvisionnement d'œufs de truite saumonée. La couvée fut assez heureuse, et, en temps convenable, les alevins furent distribués comme suit :

TRUITE SAUMONÉE.

Baie Georgienne, Wiarton	200,000
do do Collingwood	100,000
do do Midland	100,000
Lac Huron, Southampton	100,000
do do Kincardine	100,000
Lac Simcoe, Barrie	100,000
do Couchiching, Orillia	100,000
do Erié, Port-Dover	100,000
do do Port-Stanley	100,000
do Rosseau, Sans Souci	100,000
do Rock, Verona	100,000
do States, Sydenham	100,000
do Brady, Minden	100,000
Baie de Quinté, Belleville	100,000
Lac Ontario, Hamilton	100,000
do do Toronto	200,000
do do Cobourg	200,000
do do Picton	100,000
do do Consecon	100,000
do do Newcastle	800,000
Total	3,000,000

POISSON BLANC.

Lac Ontario, Hamilton	300,000
do do Toronto	300,000
do do Cobourg	300,000
do do Picton	300,000
do do Consecon	300,000
Baie de Quinté, Belleville	300,000
Lac Simcoe, Barrie	300,000
do Couchiching, Orillia	300,000
do Rosseau, Sans Souci	300,000
do Gillies, Lanark	300,000
Total	3,000,000

Grand total de truite saumonée	3,000,000
Poisson blanc	3,000,000
Œufs embryonnaires	2,000,000
	8,000,000

La distribution de cette grande quantité d'alevins a été presque toute faite par moi-même ou sous ma surveillance personnelle, et malgré la grande distance à parcourir dans quelques cas, les pertes ont été insignifiantes; les alevins furent déposés en saine condition. Nous avons mis beaucoup de soin à choisir les endroits où les alevins furent placés, et autant que possible nous nous sommes arrêtés aux frayères des reproducteurs des différentes familles afin que notre fretin puisse avoir la même pâture que son congénère né dans les conditions naturelles ordinaires.

Relativement à la distribution des produits de nos piscifactures à un âge aussi tendre, lorsque les alevins n'ont pas plus qu'un pouce et demi de long et sont exposés à être dévorés par presque tous les autres poissons qui habitent nos eaux, j'en suis venu à la conclusion que ce système n'a pas donné dans le passé les meilleurs résultats possibles.

Il y a sans doute beaucoup à dire pour et contre sur ce point, mais je suis d'avis que les raisons les plus péremptoires soutiennent la théorie que nous devrions garder les alevins sous notre contrôle, dans des étangs ou des réservoirs, jusqu'à ce qu'ils soient de taille, lorsqu'ils seront mis dans les rivières, etc., à échapper à un plus grand nombre de leurs ennemis naturels, ou du moins à lutter contre eux.

A regret je suis forcé d'avouer que depuis vingt-cinq ans les résultats de nos opérations piscicoles ont été moins favorables que nous l'espérions, je devrais plutôt dire que nous étions en droit de l'espérer; il nous faut conclure de là que notre système doit être défectueux d'une façon ou d'une autre. Le fait que les œufs peuvent être fécondés artificiellement et les alevins élevés jusqu'à l'âge de six semaines, puis déposés dans nos rivières en parfait état de santé, ne saurait être contesté; il a été clairement établi par toutes nos piscifactures, mais on se demande ce que deviennent ces millions d'alevins après qu'ils ont été déposés?

L'assertion souvent émise que ces produits de la piscifacture sont faibles et ressemblent à des plantes de serre-chaude ne mérite pas l'attention. Le contraire saute aux yeux de ceux qui ont vu des alevins élevés artificiellement lorsqu'ils sont déposés à cet âge dans les rivières.

Le mot "artificiel" appliqué à notre mode peut induire en erreur et n'est pas applicable dans son sens absolu: "piscifacture protectrice" serait un terme plus juste. Il est possible que le mode de cueillir et de féconder les œufs soit quelque peu artificiel de sa nature, mais il ne l'est qu'en ce qu'il force les reproducteurs à déposer leur laitance et leurs œufs dans des vaisseaux préparés à cette fin, au lieu de les répandre sur leurs frayères naturelles. Le procédé suivi subséquemment et jusqu'à l'éclosion et à la déposition finale des alevins est tout à fait naturel, c'est celui de la nature elle-même, sauf que nous économisons le dépôt de laitance et d'œufs et protégeons les œufs contre leurs ennemis jusqu'à ce que les alevins sortent de leur coquille. Ces œufs éclosent en même temps que ceux qui sont déposés par les femelles sur les fonds naturels; quand ils ont été couvés ils ne peuvent pas différer de ces derniers, et il n'est pas aisé de voir pourquoi leur chance de vivre et de parvenir à maturité ne serait point aussi grande que celle des œufs qui n'ont pas passé par les couvoirs de nos piscifactures.

Donc, au point où ce mode nous a entraînés dans le passé il peut difficilement être amélioré; mais je suis d'opinion que nous cessons notre travail trop tôt, et que, au lieu de nous défaire de nos alevins au mois de juin, lorsqu'ils n'ont que six semaines d'âge et pas plus d'un pouce et demie de long. nous devrions les garder dans de certaines limites et dans des eaux qui leur conviennent, et les nourrir jusqu'à ce qu'ils arrivent à l'âge de sept ou huit, ou possiblement de douze mois, alors qu'ils auraient de quatre à huit pouces de long; c'est-à-dire que nous continuerions de les protéger plus longtemps que nous ne l'avons fait jusqu'ici, de les mettre à l'abri des poissons voraces des grandes eaux et de leur donner pâture abondante. Peut-on raisonnablement douter que par ce moyen une quantité beaucoup plus grande de nos produits atteindraient leur plein développement et deviendraient des poissons de bonne vente.

Dans mon expérience de près de vingt-cinq ans de pisciculture j'ai acquis des preuves que cela est, non pas seulement praticable, mais d'un accomplissement facile. J'ai vu, dans des étangs et dans des réservoirs particuliers, des truites saumonées emprisonnées là jusqu'à l'âge de quinze mois, ayant de six à huit pouces de long, fortes et vigoureuses à un degré merveilleux, et je suis convaincu que nous n'aurions pas trop de misère à garder nos alevins jusqu'à cet âge.

Durant mon administration de Bedford, j'ai fait sur ce point autant d'expériences que j'ai pu, et j'ai constaté que le fretin du saumon de mer peut être gardé, non pas seulement pendant douze mois, mais pendant trois ans, et à ce dernier âge les saumons avaient atteint une longueur de plus de deux pieds. Quelques-uns de

ces saumons peuvent survivre dans les eaux où ils ont été déposés, à moins qu'ils n'aient tous été pris. Ce qui peut être fait d'un poisson qui ne naît pas dans les eaux douces et qui n'entre dans ces eaux que pour y déposer ses œufs conduit à la conclusion qu'il ne serait pas difficile d'essayer d'appliquer ce plan à la jeune truite saumonée, qui est un poisson d'eau douce.

Les frais occasionnés par ce supplément de service augmenteraient considérablement les dépenses annuelles de nos piscifactures, mais nul doute que les sommes additionnelles ainsi déboursées produiraient de meilleurs rapports.

J'ai cru devoir profiter de la présente occasion pour vous exposer mes idées sur ce sujet, et j'espère qu'elles seront adoptées par le département.

CUEILLAGE D'ŒUFS.

Comme par le passé, cette partie de nos travaux fut exécutée dans la baie de Colpoy, près la ville de Wiarton. Les préparatifs nécessaires terminés, les rets furent tendus le 15 octobre, au moment où le poisson commençait à entrer dans la baie. Les engins employés pour capturer étaient deux grands rets à chandeliers ou à enclos, et ils furent tendus sur les mêmes fonds que les années dernières. Jusque là ces rets suffisaient à nous donner des reproducteurs en abondance, mais cette année nous n'avons pu nous en procurer un approvisionnement complet. C'est peut-être à cause de la rareté du poisson, qui n'est pas entré dans la baie en aussi grand nombre qu'à l'ordinaire, ou parce que certains individus avaient eu la permission de tendre des rets à mailler la truite dans les alentours immédiats des fonds de pêche choisis. Ces rets à mailler étant tendus plus bas, ou entre les rets à enclos et le large du lac, détournaient le poisson de sa route ordinaire le long de la côte et le chassaient dans les eaux profondes de la baie, et de la sorte il passait loin des rets du département. Les pêcheurs qui exercent leur métier sur les côtes de la baie Georgienne ont pris cette année autant de poisson que d'habitude, et je ne vois pas pourquoi le poisson n'est pas venu en plus grand nombre dans la baie de Colpoy et ne s'est pas approché des frayères sur lesquelles les rets à enclos étaient tendus. Si notre capture a été plus faible, c'est certainement dû aux rets à meiller qui étaient tendus immédiatement en aval de notre poste de pêche. On me dit que les licences accordées aux pêcheurs sur les côtes de la baie Georgienne leur permettent de tendre des rets partout où ils le désirent, pourvu qu'ils n'empiètent pas sur la réserve des sauvages. C'est un désavantage pour les rets tendus par ordre du département pour le service de la pisciculture, et rien ne paraît s'opposer à ce que ces rets soient entourés de près par les rets à mailler des pêcheurs.

Le fonctionnement de ces rets entraîne une grande dépense, et afin que cette dépense produise les résultats les plus profitables et qu'il n'y ait plus de désappointement au sujet de la quantité de poisson pêchée, je crois qu'il serait bon de les protéger contre tout empiétement. A cet effet je suggérerais qu'il ne fût pas accordé de licences autorisant à tendre des rets à mailler dans la baie de Colpoy, et que cette baie fût exclusivement réservée aux fins de la pisciculture.

Jusqu'ici, comme je l'ai dit, deux rets seulement ont été employés à la capture de reproducteurs. Ils étaient tendus sur la côte occidentale de la baie, et, comme il est difficile de trouver le fond dans lequel les piquets peuvent être enfoncés, ils se touchent presque les uns les autres; ils ont suffi, il est vrai, mais je recommanderais qu'un troisième rets fût tendu sur la côte opposée de la baie. Avec deux rets, nous avons été obligés, pour nous procurer l'approvisionnement nécessaire, de pousser les opérations jusque dans la dernière semaine de novembre. A cette époque et en cet endroit, le mauvais temps, les grands vents, la neige et la gelée rendent nos travaux extrêmement pénibles, sans compter qu'ils vous font perdre beaucoup de temps et augmentent d'autant les dépenses. Avec trois rets nous pourrions nous assurer plus tôt du nombre de reproducteurs dont nous aurions besoin, et une notable économie serait effectuée.

Cette année la pêche s'est continuée jusqu'au dernier jour de novembre, et, le mauvais temps persistant, je n'ai pu emmagasiner nos gréments que plusieurs jours après et partir de Wiarton que le 7 décembre. Nous avons eu beaucoup de misère,

ces deux dernières années, à nous procurer des piquets pour fixer les rets à enclos' et, avec votre permission, je me propose d'en faire une commande pendant l'hiver' alors qu'il est facile de les sortir des marécages. Ces piquets seraient plus droits, plus solides, et coûteraient probablement moins cher. Je vous demande donc l'autorisation de faire maintenant les déboursés nécessaires, dont je vous donnerai plus tard les détails, au lieu d'attendre à l'automne prochain.

Nous avons obtenu cet automne une quantité totale de 6,000,000 d'œufs, sur laquelle nous en avons transmis 1,000,000 à M. Walker, de la piscifacture d'Ottawa: les 5,000,000 restant ont été déposés sur les couvoirs de notre établissement. Présentement ils paraissent être en saine condition, et, grâce à la chaleur que nous avons eue durant la plus grande partie de l'automne, l'embryon, dans un bon nombre, est visible à l'œil nu.

Ayant appris qu'il pourrait se faire que notre piscifacture subit un changement notable, je suppose qu'il m'est inutile de mentionner en détail les réparations dont elle aurait besoin. Il ne m'appartient pas de discuter la décision qui sera prise à cet égard, mais on me permettra, sans doute, d'exprimer l'espoir qu'elle prenne effet le plus tôt possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. B. WILMOT,

Directeur.

11.—PISCIFACTURE DE SANDWICH.—ONTARIO.

RAPPORT DE L'OFFICIEE EN CHARGE POUR 1895.

Au professeur E. E. Prince,
Commissaire des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de la piscifucture de Saudwich en 1895.

Il est sorti de notre établissement 73,000,000 de jeunes poissons blancs et 14,000,000 d'œufs embryonnaires qui ont été distribués comme suit :—

ŒUFS EMBRYONNAIRES.

Ottawa, Ont	3,000,000
Newcastle, Ont	3,000,000
Magog, Qué	2,000,000
Bedford, N.-E	3,000,000
Saint-Jean, N.-B	3,000,000
Total	14,000,000

ALEVINS.

Point-Edward, lac Huron	3,000,000
Mitchell's Bay, lac St-Clair	3,000,000
Peache Island, " "	3.000,000
Belle Isle, rivière Détroit	3,000,000
Fighting Island, rivière Détroit	5,000,000
Baie en aval de Fighting Island	5,000,000
Stony Island, rivière Détroit	3,000,000
Ile du Bois-Blanc	5,000,000
Dans le lac Erié, en aval de Bois Blanc	5,000,000
Pigeon Bay, lac Erié	5,000,000
Barr Point, " "	5,000,000
Colchester, " "	3,000,000
Kingsville, " "	1,000,000
Leamington, " "	1,000,000
Rondeau, " "	1,000,000
Port-Stanley, " "	1,000,000
Niagara, lac Ontario	1,000,000
Toronto, " "	1,000,000
Hamilton, " "	1,000,000
Dans la rivière à la piscifacture	18,000,000
Total	73,000,000

Total d'œufs embryonnaires et d'alevins sortis d'ici en 1895: 88,000,000. La distribution des alevins s'est accomplie avec le plus grand succès.

CAPTURE DE POISSON BLANC DANS LA RIVIÈRE DÉTROIT.

Nous n'avons pas pris, l'automne dernier, autant de poissons que l'année précédente, pour la raison que nous nous sommes mis à l'œuvre trop tard, le poisson étant entré dans la rivière plus tôt que d'habitude. Durant la première partie d'octobre nous avons eu de grands vents qui eurent l'effet de chasser le poisson en grandes quantités vers la source de la rivière et du lac Saint-Clair. A preuve, on m'a dit à cette époque que le poisson blanc se prenait en abondance à Belle-Isle, dans le lac en question. Voici le nombre de poissons blancs qui ont été capturés, remis en liberté, vendus, salés et perdus :—

Remis en liberté	3,790
Vendus	4,690
Salés	60
Perdus	40
Total	8,580

De ces 8,580 poissons nous avons eu 100,000,000 d'œufs qui se trouvent dans les couvoirs de l'établissement et sont, au moment où j'écris, en saine condition. Tout indique que nous aurons une nombreuse éclosion.

LES CHANTIERS DE PÊCHE.

Je recommande encore avec instance, comme je l'ai fait l'année dernière, que les chantiers de pêche soient établis sur des flotteurs, au sujet desquels le rapport de 1894 donne, à la page 408, tous les renseignements désirables.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La pisciculture devient de plus en plus populaire et est tenue en haute estime par les pêcheurs, qui comprennent mieux, chaque année, l'utilité et les multiples avantages de notre établissement. Des preuves du travail utilitaire qui se fait dans cette institution deviennent, chaque année, plus apparentes et plus convaincantes. Des rapports venant de diverses sources prouvent à l'évidence que le poisson blanc se multiplie lentement, mais sûrement, tandis que le hareng, l'esturgeon et autres poissons communs deviennent chose du passé dans la rivière Détroit.

WILLIAM PARKER,
Directeur.

12. PISCIFACTURE D'OTTAWA, ONTARIO.

OTTAWA, 9 décembre 1895.

Au professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de notre piscifacture en 1895.

Le 20 novembre 1894 nous reçumes de la piscifacture de Newcastle 1,250,000 œufs de truite saumonée, et, le 8 janvier de cette année, 3,000,000 d'œufs de poisson blanc. Ils étaient tous en bonne condition.

Les alevins arrivèrent forts et sains, dans les mois d'avril et de mai suivants, et ils furent déposés dans les eaux mentionnées plus bas.

L'année dernière, M. James Robertson, un employé du département des pêcheries, reçut la charge de distribuer les alevins, et, comme il avait fait ce travail depuis deux ans, il opéra la distribution avec le plus grand succès.

Mais cette année, la tâche de distribuer les alevins ayant été confiée à une autre personne qui n'avait point une expérience pratique suffisante, nous n'avons pas été aussi heureux que les années précédentes.

Les alevins furent distribués dans les eaux suivantes :—

POISSON BLANC.

Lac Sharbot	300,000
Baie de Quinté	540,000
Lac Lancaster	180,000
Summerstown	180,000
Sainte-Agathe	240,000
Lac Rideau en haut	300 000
" en bas	300,000
Lac de Dea	90,000
" Meache	360,000
	2,490,000

TRUITE SAUMONÉE.

Lac Charleston	260,000
" à la Loutre	90,000
" au Castor	160,000
" de Dea	80,000
" de l'île Verte	80,000
" de la Montagne-Brulée	50,000
	720,000

Le 27 novembre dernier nous reçumes de la piscifacture de Newcastle 1,000,000 d'œufs de truite saumonée qui furent placés avec soin sur les couvoirs, et qui ont en ce moment une fort belle apparence.

La piscifacture ayant été réparée et peinturée à nouveau l'hiver dernier, tout est en ordre parfait.

Depuis le 21 janvier dernier nous avons reçu 15,000 visiteurs au musée des pêcheries et à la piscifacture.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN WALKER,

Directeur.

13.—PISCIFACTURE DE SELKIRK—MANITOBA.

Au professeur E. E. Prince,
Commissaire des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon troisième rapport annuel sur les travaux de cette piscifacture.

Des 25,000,000 d'œufs déposés sur les couvoirs dans l'automne de l'année dernière, pas plus de 19,000,000 ont éclos heureusement. Ils commencèrent à éclore vers le 15 mars. La glace partit le 12 avril. Il n'y a pas eu de crue d'eau cette année, et par conséquent pas beaucoup de sédiments; mais le 15 l'eau devint trop vaseuse et nous fermâmes le robinet du puits, ce qui éleva la température de 37° dans la rivière à 46° dans le puits. Les alevins commencèrent à venir par milliers. Le 15 je déposai dix boîtes d'alevins dans le marécage près des congélateurs de la Compagnie du Manitoba, où ils s'étaient si bien comportés l'année dernière. Le 19 mon réservoir était encombré, et je relâchai plusieurs millions d'alevins dans la piscifacture. Le 21 le reste des alevins éclorent, et le 22 j'en portai sept caisses dans le creek Nettly, qui est principalement alimenté par des sources et qui, passant par le lac Nettly, entre dans le lac Winnipeg. Dans le cours de l'été j'ai eu de bonnes nouvelles de ces alevins. Ce qui restait d'alevins fut placé dans la rivière Rouge le 23, et nous commencâmes à nettoyer la piscifacture et les machines. Nous trouvâmes la chaudière très sale, ses deux chapeaux décapés, et près de six pouces de dépôts et de boue dans le fond, quoique nous eussions régulièrement vidé la chaudière durant l'hiver. J'appelle de nouveau votre attention sur le besoin que nous avons d'une chaudière auxiliaire. Le 2 mai, la chaudière fut visitée par l'inspecteur fédéral Robertson. Le réservoir nous a donné beaucoup de misère par des fuites d'eau, et, comme il se trouve directement au-dessus de la chaudière, ces fuites ont gâté la brique qui entoure la chaudière. Ces ouvrages en brique devraient être démolis et refaits dans le cours de l'été prochain.

CUEILLAGE D'ŒUFS, 1895.

Je partis, le 10 septembre, pour Grand-Marais, où j'avais décidé d'aller encore chercher des œufs, malgré l'insuccès des deux années précédentes. Comme on m'avait recommandé de faire le moins de dépenses que possible, je ne voulus pas aller plus loin, et je résolus d'essayer encore Grand Marais. Je partis cinq jours plus tôt, afin de pouvoir couper moi-même mes piquets à rets. Le 15, les piquets furent enfoncés pour le premier rets. Je regrettai de n'avoir pas un second rets que le fonctionnaire Chadwick, de Portage-du-Rat, avait reçu ordre de m'envoyer; malheureusement, il l'avait vendu. Je dus donc me servir du seul rets que je pus me procurer, qui était vieux et ne pouvait résister aux tempêtes que nous essuyâmes.

Le 18, les deux rets étaient tendus, et le 25 le poisson commençait à donner; mais le 26 un violent coup de vent de nord-ouest submergea les rets, renversa quelques-uns des piquets, et le poisson, qui était pourtant aussi abondant que l'année dernière, put s'échapper. Le 31, nous levâmes les rets et constatâmes que le poisson donnait. Le 1er octobre, un autre coup de vent nous fit faire des pertes, et il nous fallut enfoncer trois piquets neufs. Le 7, il y eut gros vent et neige épaisse; le 8, nous levâmes les rets et vîmes que le poisson n'avait pas beaucoup augmenté; le 14, nous les levâmes encore, et nous vîmes 18 poissons remplis de frai, puis 56 le 16. Bref, le 17, après toutes ces tempêtes et les avaries qu'elles avaient faites aux rets, nous n'avions que douze pintes d'œufs.

Premier frai	1893	10 oct.
do	1894	17 do
do	1895	14 do

Voyant que nos chances d'avoir un approvisionnement d'œufs complet étaient minces, nous décidâmes, M. Gignac, M. Overton et moi, d'aller tenter fortune sur la rivière Noire. Il était trop tard pour tendre un rets à enclos quand même j'en aurais eu un; je me rendis donc en hâte, avec M. Overton, à Selkirk, pour nous procurer trois rets à mailler de la Compagnie de poisson du Manitoba. Nous arrivâmes au Grand-Marais à 6 heures ce soir-là, à bord du remorqueur. A 4 heures du matin, le 18, le vent se mit à souffler en tempête—la brise la plus carabinée que nous ayons essuyée depuis des années—et quoique dans le port, nous restâmes toute la journée au mouillage avec deux ancres. Le 19 nous partîmes au petit jour, la tempête s'étant calmée vers 4 a.m., après une violence de vingt-quatre heures. Arrivés à la hauteur de l'île de l'Elan, notre machine fut avariée. Il ne nous restait plus qu'à retourner à Selkirk pour un autre remorqueur. Nous réparâmes la machine le mieux possible pour qu'elle pût nous ramener lentement. Dimanche, le 20, je partis avec le remorqueur *Fisherman*. La glace commençait à se former. Arrivé à Grand-Marais, je pris avec moi Gignac, des hommes et deux tentes. Il neigeait fortement, et il était 3 heures du matin, le 21, lorsque nous pûmes y voir assez pour sortir du port. Avant d'entrer dans la rivière Noire nous tendîmes un des rets, par un vent qui s'élevait. Arrivés à la rivière, nous établîmes un camp dans la neige. Gignac et un employé partirent à pied avec des provisions d'un jour pour le camp Cludian, à la pointe de la Marte, à 8 milles plus loin, afin de voir s'il y avait du poisson et possibilité d'y tendre des rets. Le 22, nouvelle tempête de vent, il neigeait et gelait fort. Gignac revint et annonça que des sauvages prenaient du poisson reproducteur, mais qu'il n'avait pu arriver à leurs rets. Nous essayâmes d'avancer avec le remorqueur, mais il ne pouvait pas tenir la mer. Le soir nous arrivâmes à l'embouchure de la rivière, et y tendîmes les deux autres rets. Le 23, nous levâmes les rets, et nous ne prîmes qu'une femelle et cinq ou six mâles dépourvus de frai. Nous envoyâmes notre chaloupe à voiles à la pointe de la Marte et transportâmes nos rets à la hauteur de l'embouchure de la rivière dans l'intérieur. Cette nuit-là, la rivière se couvrit de glace. A 5.30 heures du matin, le 24, nous lançâmes le remorqueur pour briser la glace. Pendant quatre jours nous avons beaucoup souffert dans les tentes, mal vêtus et trempés jusqu'aux os; mais pas de plaintes, pourvu seulement que nous eussions des œufs. Nos rets ne nous avaient rapporté que onze femelles, et encore étaient-elles presque toutes dépourvues d'œufs. Nous dûmes nous hâter de sortir de la rivière, car la glace

devenait trop épaisse pour le remorqueur, et il était évident que le poisson avait frayé et s'était éloigné de la côte.

Il n'y avait plus qu'une chose à faire—abandonner les opérations et éviter les dépenses, qui devenaient inutiles.

Nous avons recueilli 4,260,000 œufs, qui sont maintenant dans la piscifacture. L'eau de la rivière est exceptionnellement claire cette année, et, sa température étant basse lorsque les œufs arrivèrent, ils se sont conservés parfaitement propres et ne portent aucun indice de champignon.

Cette année encore notre pisciculture a recu un grand nombre de visiteurs venus de toutes parts ; tout le monde s'intéresse à nos travaux. J'ai reçu, de différents endroits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, plusieurs lettres demandant des alevins pour rempoissonner lacs et cours d'eau. J'espère respectueusement que le département va bientôt s'occuper de cette question de rempoissonnement.

Je vois par une lettre adressée à mon prédécesseur que le département a décidé que la fraie du poisson blanc dans le lac Winnipeg ayant lieu à la même époque que dans le lac Erié, le mois de nombre est celui qui convient le mieux pour la clôture. On n'avait pas encore fait à cette époque l'expérience de la saison de fraie, telle que le permet le cueillage des œufs pour une piscifacture. L'expérience acquise depuis trois ans que notre piscifacture existe établit que dans la partie méridionale du lac, 90 pour 100 du poisson blanc fraient entre le 15 octobre et le 15 novembre, et à l'extrémité septentrionale du lac, d'après tous mes renseignements, c'est une dizaine de jours plus tôt; je suis donc pleinement convaincu que le mois d'octobre devrait être réservé à la fraie du poisson blanc.

Je recommande respectueusement que le poste de pêche de Grand-Marais soit abandonné et que l'année prochaine les œufs soient pris à l'embouchure de la petite Saskatchewan, ou rivière du Dauphin. En augmentant le nombre de mes claies, il ne sera pas difficile pour un steamer d'aller là et d'y recueillir en un seul voyage tous les œufs nécessaires. Il n'y a pas de risques de tempêtes en cet endroit, le poisson reproducteur n'y fait jamais défaut, et les frais ne seraient pas beaucoup plus considérables qu'ils l'ont été à Grand-Marais.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD LaTOUCHE TUPPER.

14.—PISCIFACTURE DE BAY-VIEW.—NOUVELLE-ECOSSE

BEDFORD, N.-E., 26 juillet 1895.

MONSIEUR,—En vous présentant mon rapport annuel sur les travaux de piscifacture de Bay-View, il me fait plaisir de dire que les opérations de cette année ont pleinement réussi sous le double rapport du cueillage des œufs et de la distribution d'une grande quantité d'alevins en parfaite condition et sans pertes.

Le nombre total de jeunes homards éclos et distribués par steamer entre Grosse-Ile, Mérigomish, la rivière Tony et autour de l'île Pictou a été de 165,000,000.

Le 15 mai, les premiers œufs furent cueillis à l'établissement de MM. Burnham, Morrill et Cie, Bay-View, et, le 23, ayant appris que des bancs de homard étaient arrivés à l'île Pictou, j'employai le steamer *Caberfeidh*, que je retins pendant quatorze jours, et je cueillis des œufs jusqu'à ce que les jarres fussent remplies.

Le 22 juin, je commençai à distribuer les alevins par steamer et continuai la distribution tous les jours, sauf le dimanche, jusqu'au 28, et le 4 juillet les jarres furent nettoyées et ce qui restait d'alevins fut distribué dans une petite chaloupe par les employés de la piscifacture.

Je vous transmets un tableau faisant voir le nombre d'œufs cueillis chaque jour, ainsi que les localités et les propriétaires des homarderies d'où ils viennent.

L'établissement est en bon ordre; le tuyau d'aspiration, qui a été amélioré' donne maintenant entière satisfaction.

Le nouveau caisson construit l'année dernière à l'extrémité du quai a resisté aux refoulement des glaces l'hiver dernier, et nul doute qu'il va tenir longtemps.

Il sera nécessaire de construire deux autres caissons en dedans, afin d'empêcher la glace d'emporter les parties intérieures l'hiver prochain. Ils coûteront probablement $150 chacun.

En 1892 j'avais obtenu de la fabrique voisine de la piscifacture quelques 65,000,000 d'œufs, mais cette année je n'ai pu en avoir que 17,700,000. Cette diminution s'explique par le fait que la fabrique est maintenant occupée par des pêcheurs qui transportent le homard à d'autres fabriques, ce qui nécessite l'emploi d'un steamer pour aller chercher des œufs à ses fabriques éloignées.

Au commencement de la saison de pêche le homard abondait et était en excellente condition, mais vers la fin de juin il devint rare, et quelques homarderies durent fermer leurs portes.

La saison de pêche devient certainement plus courte chaque année, et quelques homarderies seulement font le paquage jusqu'à la clôture (15 juillet).

Presque tous les paqueurs et les pêcheurs qui travaillent sur les fonds où je cueille les œufs sont d'opinion que la pêche devrait finir le 1er juillet de chaque année.

Tous les paqueurs et les pêcheurs les plus intelligents admettent que les bons résultats de la piscifacture de Bay-View sont maintenant visibles, et j'espère vous envoyer plus tard des lettres corroborant cette assertion.

Tableau indiquant le nombre d'œufs cueillis chaque jour, ainsi que les localités et les propriétaires des fabriques où ils ont été pris.

Date.	Bay-View—Burnham & Morrill Co.	Bay-View—John Logan.	Ile au Caribou—Thos. Tanner.	Rocher du Goëland—Robert Olliver.	Ile Pictou, extrêmité ouest—McClure Bros.	Ile Pictou, côte nord—McClure Bros.	Ile Pictou, côte nord—D. McKenzie.	Ile Pictou, extrêmité est—Jas. Hogg.	Total.
15 mai.....	1,000,000	....	....	....	....	....	....	....	1,000,000
16 do	1,000,000	....	....	....	....	....	....	....	1,000,000
17 do	1,000,000	....	....	....	....	....	....	....	1,000,000
18 do	1,000,000	....	....	....	....	....	....	....	1,000,000
20 do	1,500,000	....	....	....	....	....	....	....	1,500,000
21 do	1,500,000	....	....	....	....	....	....	....	1,500,000
22 do	1,500,000	....	....	....	....	....	....	....	1,500,000
23 do	1,000,000	....	....	2,000,000	8,000,000	....	....	....	11,000,000
24 do	1,500,000	....	....	3,000,000	9,000,000	3,000,000	....	....	15,000,000
25 do	1,000,000	....	2,000,000	3,000,000	8,000,000	3,000,000	....	....	17,000,000
27 do	500,000	1,000,000	1,000,000	4,000,000	6,000,000	2,000,000	1,000,000	....	15,500,000
28 do	500,000	1,000,000	1,000,000	2,000,000	4,000,000	2,000,000	1,500,000	....	12,000,000
29 do	200,000	1,000,000	1,000,000	2,000,000	6,000,000	4,000,000	....	....	14,200,000
30 do	500,000	1,000,000	2,000,000	2,000,000	4,000,000	2,000,000	....	....	11,500,000
31 do	500,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	3,000,000	2,000,000	1,000,000	500,000	10,000,000
1er juin....	500,000	500,000	1,000,000	2,000,000	3,000,000	2,000,000	1.000,000	....	10,000,000
3 do	500,000	500,000	500,000	1,500,000	2,000,000	1,000,000	1,000,000	....	7,000,000
4 do	1,000,000	2,000,000	2,000,000	1,500,000	2,000,000	2,500,000	500,000	500,000	12,000,000
5 do	500,000	500.000	....	1,000,000	3,000,000	2,500,000	500,000	500,000	8,500,000
7 do	500,000	200,000	300,000	1,000,000	2,000,000	1,000,000	500,000	500,000	6,000,000
10 do	500,000	500,000	500,000	1,500,000	2,000,000	2,000,000	1,500,000	500,000	9,000,000
11 do	500,000	500,000	....	....	....	....	....	....	1,000,000
	17,700,000	....Grand total							168,200,000

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALFRED OGDEN,

ANNEXE N° 10.

RAPPORT SUR L'OSTRÉICULTURE AU CANADA.

OTTAWA, 31 décembre 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport de mes travaux d'ostréiculture en 1895.

A l'ouverture de la navigation je quittai Ottawa et me rendis à Tracadie, N.-E., pour y terminer les travaux que j'avais laissés inachevés lors de la clôture de la navigation, l'année précédente.

TRACADIE, N.-E.

A l'arrivée du steamer de ses quartiers d'hiver, je commençai à enlever quelques-unes des pierres et des herbes qui bordaient la huîtrière à l'intérieur, je draguai çà et là et je trouvai que, après un peu de travail, le sol était en bonne condition pour recevoir les écailles et pouvait parfaitement servir de fondement à un banc d'huîtres. Les pêcheurs d'huîtres du bras ouest du port de Tracadie recueillaient des écailles pour cela, mais à cause du peu de temps qu'ils consacrèrent à la pêche, je ne pus déposer la quantité désirée ; j'espère, cependant, compléter la huîtrière le printemps prochain. Après que ces écailles eurent été déposées sur les bancs, je reçus de Bouctouche, N.-B., quelques jeunes huîtres pour plantation. La chaleur arrivant rapidement, il m'a été impossible de déposer la quantité que j'aurais désirée, et je dus remettre le dépôt des huîtres à la saison suivante. Malheureusement, deux goëlettes arrivèrent avec leurs cargaisons en très mauvaise condition, et, malgré tous nos efforts, très peu d'huîtres furent sauvées. Les deux cargaisons furent déposées dans l'eau basse, les huîtres vivantes furent séparées des mortes, puis remises à eau basse et triées de nouveau avant d'être placées sur les bancs. En résultat, vingt-cinq barils d'huîtres seulement furent sauvés des deux cargaisons ; les écailles qui restaient constituant cent trente-huit barils, furent séparées avant d'être déposées sur les bancs. La quantité d'huîtres plantées à Tracadie ce printemps a été de 168½ barils et 362½ barils d'écailles.

A la fin de la saison j'ai de nouveau visité Tracadie, et j'ai constaté que les huîtres vivaient et présentaient des indices de développement.

SHÉDIAC, N.-B.

Mes travaux à Tracadie terminés, je me rendis à Shédiac, et j'examinai les huîtrières, au nombre de trois, qui étaient établies déjà. Je suis heureux de dire que les huîtres profitent très vite et sont pleines de vie. Sur plusieurs des huîtres et des écailles il y avait des traces du naissain de l'année dernière. Le terrain paraissait très net et très sain sur la huîtrière n° 3, dont une partie contenait des huîtres de l'île Curtain, I.P.-E. J'ai trouvé que ces huîtres avaient profité beaucoup plus que celles venues de Bouctouche ou de Cocagne, quoique ces dernières sont en excellent état.

Sur la huîtrière n° 2 les huîtres paraissaient être en bonne santé et croissaient bien ; mais le banc avait besoin d'un peu de nettoyage, et quelques-unes des huîtres demandaient à être séparées. Il y avait aussi de jeunes huîtres sur ce banc.

Sur la huîtrière n° 1, qui avait été plantée l'année précédente, je trouvai les échantillons d'huîtres beaucoup plus gros ; on y trouve du naissain de toutes dimensions. Les huîtres sont en très bonne santé, et leur croissance paraît être très rapide. Quelques-unes des huîtres de ce banc sont aujourd'hui très grosses et mûres pour le marché.

Je consacrai un peu de temps au nettoyage des bancs nos 1 et 2, qui furent les premiers à subir cette opération et qui en avaient passablement besoin. Je consacrai aussi quelque temps à la séparation des huîtres, car lorsqu'elles avaient été plantées pour la première fois, nous n'avions pu en séparer quelques-unes parce qu'elles étaient trop petites et trop fragiles. En essayant de les séparer dans cette condition on risque de tuer les jeunes. Ces dernières sont devenues plus grosses et plus fortes, et on peut maintenant les séparer plus facilement. Plusieurs petites huîtres naissantes furent aussi détachées des écailles, des pierres, etc., car si on les séparent des grappes, des écailles, des pierres ou de tout ce à quoi elles adhèrent, ces huîtres se développent généralement sous une plus belle forme que si on les laissait croître en grappes.

Nous avons aussi trouvé du naissain sur des broussailles qui avaient été plantées à cette fin, quoique pas en aussi grande quantité que nous l'aurions désiré; mais ces broussailles étaient à peine placées dans l'eau qu'elles furent littéralement couvertes d'herbes flottantes que le courant avait apportées et qui s'attachèrent aux rameaux des broussailles, ce qui fit que le naissain ne put y trouver place. Sur presque toutes les pierres que j'ai levées et dont quelques-unes servaient de cales aux broussailles j'ai trouvé du naissain attaché. A presque chaque coup de drague la petite huître est amenée à la surface.

Depuis que ces bancs ont été nettoyés et recouvets d'huîtres, on trouve du naissain sur les fonds déjà nettoyés; il a aussi dérivé et s'est fixé en diffrents endroits. On a trouvé de petites huîtres au pied du nouveau brise-lames de la Pointe-du-Chêne, qui n'a été terminé que dans l'automne de 1894. On en a trouvé pareillement dans un ruisseau, à un quart de mille du quai de la Pointe-du-Chêne, et que traversent les trains du chemin de fer. J'ai visité la localité, et j'ai vu que de jeunes huîtres y croissaient partout; plusieurs personnes m'ont dit n'avoir jamais vu auparavant des huîtres croître en cet endroit. On n'y trouve pas de grosses huîtres ni d'écailles d'huîtres, ce qui est une autre preuve. On trouve aussi de jeunes huîtres autour du bloc de délestage qui est à l'ouest du quai. Il y a, partant de l'île du Sauvage, une batture dont une grande partie est couverte de jeunes moules et se trouve entre deux des huîtrières qui ont été plantées. Je l'ai visitée, et j'y ai trouvée de petites huîtres croissant dans quatre à dix-huit pouces d'eau. J'en ai ramassé plus de 300 en très peu de temps; elles n'avaient pas plus d'un pouce de long. Ce naissain a dû être transporté durant l'été de 1895, car en hiver la glace repose sur ces hauts-fonds et tue les huîtres.

J'ai examiné quelques-uns des anciens et petits bancs qui sont renfermés dans l'étendue; ils n'ont été ni pêchés ni travaillés depuis que cette étendue est réservée. On a trouvé de vingt à quarante grosses huîtres dans une drague, ainsi que des huîtres de différentes croissances depuis la plus petite en montant. Ces bancs, cependant, sont encombrés de plantes nuisibles. Si toute la baie de Shédiac avait un fond ferme et net, on y trouverait des huîtres partout, car dans la plupart des endroits où le fond est propre il y a du naissain.

Plus j'examine ces fonds et le développement de l'huître, plus je suis convaincu que les huîtres pourraient y être cultivées avec succès si elles recevaient l'attention et les soins nécessaires.

Depuis l'examen de ces fonds, plusieurs localités ont été inspectées dans le but de déterminer la nature et l'endroit des différentes réserves d'huîtres.

HAVRE MURRAY, I.P.-E.

En examinant la réserve dans ce havre, on a trouvé une grande pièce à fond ferme, qui était autrefois une vaste huîtrière située au nord de l'île ouest de Reynold. Cette pièce pourrait être nettoyée et préparée pour y planter des huîtres, quoique présentement les herbes y soient si épaisses que le bateau à vapeur ne peut y passer, car l'herbe s'enroule dans l'hélice du bateau et l'empêche de fonctionner. Ces herbes pourraient être enlevées au moyen d'instruments employés avec l'aide du steamer, et je ne les ai pas vu reparaître une fois qu'elles ont été arrachées.

Cette étendue n'a pas été mesurée, mais un grand banc pourrait être établi ici à une bonne profondeur d'eau, et si on y plantait des huîtres, elles ne seraient pas avariées par la glace en hiver.

On a trouvé à Log Shore une seconde étendue qui aurait aussi besoin d'être nettoyée comme la précédente. C'est une pièce de terrain ferme, allant de Log et Rocky-Point à Log Cove. Dans une partie de cette réserve on a trouvé quelques grosses pierres près du rivage, mais elles ne paraissent pas s'étendre très loin. On dit que c'est le seul endroit de la rivière où il y ait des huîtres; à eau basse, j'en ai trouvé quelques-unes qui étaient répandues çà et là, à une profondeur de six pouces à trois pieds d'eau. Pas de traces de huîtrière ici, quoiqu'elle ait pu être recouverte d'herbes marines.

Les autres étendues visitées ont été: la pointe du marais des Français, la crique Poverty, la pointe de Fairchild, la rivière de la Marte, la rivière Murray (en amont et en aval du pont), la pointe de Penny et la pointe de Dean. On m'a dit que sur toute son étendue la rivière Murray avait à peu près le même fond ; mais je n'ai trouvé aucune de ces localités importante et propre à l'ostréiculture; leurs bancs sont arrivés à la surface de l'eau, ou servent aux cultivateurs qui viennent y chercher de la vase coquillère.

Sur la rivière au Renard, les huîtrières sont disjointes, très basses en quelques endroits, et portent des traces qui indiquent que les cultivateurs sont venus chercher là des amendements marins.

Dans la rivière du Grec le fond est mou, les huîtrières sont mortes et ne peuvent plus servir à la culture : même utilité par les cultivateurs.

SOURIS.

J'ai visité une partie de la rivière Ouest, à Souris-Est, en face de la propriété de M. William McLean. Cette rivière est très étroite ; le fond en était couvert d'herbes et d'une légère couche de vase, au-dessous de laquelle du sable et des écailles de moules ; de chaque côté du chenal une vase très molle, la profondeur de l'eau variant de deux à sept pieds. Il serait très difficile de nettoyer cette étendue, et je ne recommande pas que les opérations soient poussées plus loin.

Ensuite je me rendis au lac du Sud, Bothwell, qui paraît avoir un fond de sable très fin. J'y ai trouvé quantités de moules à test tendre. Les herbes poussent sur les rebords extérieurs du chenal, dont la profondeur est de quatre à sept pieds. L'étendue que j'ai visitée couvrait près de trois quarts de mille. Celui qui voudrait prendre cette réserve pourrait facilement la nettoyer et la préparer pour la culture.

CHARLOTTETOWN ET ALENTOURS.

Durant mon séjour ici j'ai visité toutes les réserves d'huîtres de quelque importance, en commençant par la rivière Ouest ; j'étais accompagné de M. Alexander Shaw, gardien de pêche de Sainte-Catherine, qui m'a fait voir celles que son quartier renferme. Après examen de la rivière, je suggérai au département de réserver certaines étendues pour la pêche aux huîtres et d'en garder d'autres pour l'usage de la vase coquillère; il y a aussi certaines étendues qui pourraient être accordées par licences à des particuliers qui seraient disposés à cultiver les huîtres. La rivière fut examinée depuis le creek de Mayby jusqu'à l'embouchure, y compris la rivière Clyde, le creek Long, le creek du Moulin, le creek de l'Oie et le creek de McMillan.

Hillsborough, ou rivière de l'Est, fut ensuite examinée, et je signalai au département des étendues propres à la pêche aux huîtres et d'autres où les cultivateurs pourraient avoir de la vase coquillère. La rivière fut inspectée depuis le quai d'Hayden jusqu'à l'embouchure, distance d'une quinzaine de milles. Le creek Glenfinnan, la rivièr Johnson et le creek Fullerton furent aussi examinées; ce sont des cours d'eau plus petits qui se déchargent dans la rivière de l'Est. Dans cette rivière la plus grand partie des huîtres se trouvent sur le côté sud, et dans les rivières de l'Est et de l'Ouest il y en a en quantités sur les battures composées de vase couverte d'herbes à anguilles, et en certains endroits de vase seulement.

Dans le creek Fullerton il y a des étendues où l'on trouve des huîtres ; en d'autres endroits les dragueurs de vase coquillère se sont mis à l'œuvre sans nuire à la pêche. Tandis que j'étais ici, j'ai visité les réserves données en permis à MM. Boyer, Boyer et Hamm, et Duffy. J'ai constaté que ces messieurs se conformaient aux règlements à la faveur desquels ils ont pris des licences; ils ont même augmenté leur avoir en transplantant de jeunes huîtres sur leurs bancs.

RIVIÈRE DU NORD OU YORK.

Dans la partie supérieure de la rivière du Nord il n'y a que des bancs de moules, mais plus bas, par le travers de l'île de Scott, il paraît exister quelques huîtrières qui ont été très exploitées par les chercheurs de vase coquillère. J'ai aussi visité le creek Forkey, qui ne convient pas du tout à la culture des huîtres. Du creek Forkey au pont de la rivière du Nord la pêche aux huîtres a été prohibée par arrêté du conseil, et, en examinant cette réserve à partir de l'île Scott jusqu'au pont, j'ai constaté que les huîtres avaient augmenté en nombre et en dimensions. Grâce à un courant rapide, le fond de la rivière est très propre, et je crois que la réserve de cette étendue a eu l'effet désiré: les huîtres qu'on y trouve sont beaucop plus grosses qu'en d'autres endroits qui ont été visités; il y a là, aussi, de grandes quantités de jeunes huîtres, et je n'ai pas le moindre doute que si d'autres étendues étaient closes pendant certaines périodes, cela aurait le même bon effet.

Dans le creek d'Ellen on a trouvé des huîtres du haut en bas du chenal; celles qui ont été pêchées dans le bas du creek étaient beaucoup supérieures, sous le double rapport de la dimension et de la qualité, à celles prises dans la partie supérieure. M. C. A. Hyndman possède une étendue dans le bas du creek, mais il ne sait pas exactement où elle se trouve, car les balises qui marquaient sa réserve ont été emportées par des tempêtes. On ne devrait pas laisser enlever la vase coquillère dans ce creek.

A partir du port jusqu'à l'embouchure de la rivière il ne se fait pas de pêche aux huîtres, mais les dragueurs de vase coquillère ont l'habitude d'opérer sur des bancs épuisés que l'on trouve en cet endroit.

Dans la baie Pownall, autour de la petite île, il y a de vastes battures qui couvrent plus de cent acres et qui s'assèchent à eau basse; on peut en extraire de grandes quantités d'huîtres lorsque la marée est basse. On trouve aussi des huîtres dans le creek du Moulin, qui se trouve vers l'ouest et en dedans de ces battures; mais les huîtres qu'on y prend ne paraissent pas être d'aussi bonne qualité que celles que l'on ramasse sur les battures.

On drague de la vase coquillère dans le bas du creek. Ces étendues devraient être tenues séparément, afin de préserver les parties qui n'en sont pas encore détruites. Des pêcheurs ramassaient des huîtres pendant que j'étais là, et je les ai vus en prendre de très bons échantillons.

A la pointe de la Sauvagesse, située vers l'ouest de la pointe Pownall, on trouve des huîtres sur les battures. Il ne se fait pas de pêche dans le chenal; les huîtres sont triées à la main. Il y a, dans le même chenal, de vieux bancs morts où les dragueurs de vase coquillère opèrent sans nuire aux pêcheurs.

Dans la rivière de la vallée du Cerisier, à l'est de Pownall, on trouve des huîtres principalement sur les battures; il y en a quelques-unes dans la rivière, et il ne se fait point de dragage ici. Lec huîtres paraissent être plus grosses qu'à Pownall et elles ne sont pas abondantes.

Sur la rivière Orwell, on trouve des huîtres dans la partie supérieure, où il y a un banc d'environ un demi-mille de long dans le chenal; ces huîtres se trouvent en grappes, et elles sont étroites et longues de forme. En aval de cette étendue il n'y a pas d'huîtres; les dragueurs de vase coquillère travaillent sur les battures, mais ils ne nuisent pas aux pêcheurs.

Dans la rivière Vernon il ne se fait pas de pêche aux huîtres en amont du pont, car les dragueurs de vase coquillère y travaillent durant les mois d'hiver; mais elle se fait à partir du pont jusqu'à la rivière du Phoque en descendant. Les dragueurs ont travaillé jusqu'à moitié chemin dans le bas de la rivière, et les pêcheurs,

croyant que les bancs sont en voie de destruction, voudraient que ce dragage fut discontinué. Au confluent de cette rivière, qui se joint à celles d'Orwell et du Phoque, il y a une grande étendue où les dragueurs de vase coquillère pourraient opérer.

La rivière du Phoque tourne à l'ouest immédiatement après être entrée dans la rivière Vernon, et on y trouve des huîtres jusque près du pont, à environ un mille et demi de l'entrée. Les huîtres sont bien meilleures dans le bas que dans le haut de la rivière. Dans les trois rivières on les trouve en grappes. Aux embouchures de ces trois rivières il y a de la vase coquillère à draguer.

La rivière Pinette est divisée en deux chenaux dont l'un se dirige vers le nord et l'autre vers le sud ; tous deux sont traversés par deux pont. En aval des ponts pas de pêche aux huîtres, car l'eau est profonde et les battures se composent de vase molle. En amont des ponts, dans les deux chenaux, on trouve des huîtres en petites quantités ; les huîtrières sont petites et détachées ; l'année dernière elles ont été pêchées à l'excès, et on y a laissé très peu d'huîtres pour la pêche de cette année. Les bivalves sont de bonne qualité et de grandes dimensions. Très peu de dragage ici.

RIVIÈRE SUD-OUEST, NEW-LONDON.

En inspectant la rivière Sud-Ouest j'ai aussi visité plusieurs creeks voisins : ceux de Tupland, de Colwell, de l'Anguille, d'Harding et la rivière Longue. Quelques-unes des huîtres que l'on trouve ici sont très grosses, il y en a qui mesurent jusqu'à 10 et 11 pouces de long ; elles sont savoureuses et pourraient obtenir un bon prix sur le marché. Il y a aussi des huîtrières épuisées qui pourraient être exploitées par les dragueurs de vase coquillère. Il ne se fait point de pêche en aval du pont de Clifton ; les huîtrières sont utilisées par le cultivateur.

SUMMERSIDE.

La baie Bédèque, y compris la rivière Dunk et le creek Wilmot, furent aussi inspectées. La plus grande partie de cette étendue paraît avoir été couverte d'herbes à anguille et de limon. Les dragueurs ont aussi détruit de grandes étendues de huîtrières, et le seul emplacement où le terrain est ferme et n'a pas été coupé par la drague se trouve au large de la rive nord, vers le creek Wilmot. Les huîtres pêchées dans ces eaux sont d'excellente qualité. Il se pêche très peu d'huîtres dans la rivière Dunk, car les fonds se remplissent graduellement de limon. J'ai déjà parlé de cette baie dans un de mes rapports précédents.

ANNAPOLIS, N.-E.

La partie d'aval des battures examinées va de la rivière de l'Ours à l'île de la Chèvre, distance d'inviron sept milles et demi. En aval du ruisseau profond, le fond est très uni et net ; il se compose de sable dur et de vase ferme, et s'étend à plus d'un mille du rivage ; il va graduellement en s'approfondissant depuis le niveau d'eau basse jusqu'à 8 ou 10 pieds avant d'arriver au chenal : les huîtres ne pourraient pas être dérangées par la glace. Il y a aussi une très grande étendue près l'île de la Chèvre. Ces étendues sont à l'abri de la force du courant, quoique la marée soit suffisante pour tenir les fonds propres.

Une autre étendue qui conviendront beaucoup, je crois, se trouve à environ deux milles en amont d'Annapolis, sur le côté sud du chenal, dans l'anse du coude de la rivière, entre deux avaloires de poisson. On pourrait avoir à l'île de la Chèvre des écailles pour ces huîtrières, et je ne vois pas pourquoi les huîtres ne seraient pas ici cultivées avec succès.

BASSIN DE MINAS.

Il y a six ou sept ans, deux ou trois messieurs plantèrent une quinzaine de barils d'huîtres dans le chenal en aval de Kingsport, dans l'espoir que le naissain

se répandrait sur le bassin et que ces eaux fourniraient un approvisionnement d'huîtres. Les huîtres furent déposées à un mille environ du rivage, dans une profondeur d'une trentaine de pieds à eau basse; il y a là un flux et reflux de marée d'à peu près 40 ou 50 pieds, et les huîtres se trouvent quelquefois en eau très profonde.

Sur instructions reçues, j'ai visité cette étendue l'automne dernier. Le fond que j'ai sondé consiste en un solide lit de moules, couvert d'une espèce d'herbes spongieuses ou de plantes cryptogames; j'y ai aussi trouvé quelques pétoncles, quelques pierres et quelques petites astéries. Les huîtres trouvées ici étaient peu nombreuses et rabougries, ce que j'attribue au fait qu'elles avaient été prises sur des bancs peu profonds et transplantées en eau très profonde; le sol n'était pas fait pour les recevoir, et les moules affamaient les huîtres ainsi plantées. A cause du mauvais temps, je n'ai pu, pendant mon court séjour, choisir un terrain favorable à la plantation.

GRANDE SHEMOGUE, N.-E.

En dedans de la barre ce havre est divisé en deux bras ou petites rivières: l'une venant de l'ouest et appelée la rivière d'Arvard, l'autre appelée rivière du Renard et venant du sud-ouest. Les chenaux de ces rivières sont étroits et embarrassés; à haute marée on voit une immense expansion d'eau, mais à marée basse les battures sont toutes à découvert et laissent voir la formation du chenal. A basse marée l'eau, dans ces chenaux, a une profondeur variant de 1 à 20 pieds. Les huîtrières sont plus nombreuses dans le chenal de l'ouest que dans celui du sud; elles consistent en pièces disjointes, et sur chacune il paraît y avoir un très grand nombre de petites huîtres; les grosses y sont très rares, mais certainement très belles. Les huîtrières paraissant épuisées. Ces huîtres jouissent d'une grande estime et ont la réputation d'être les plus belles de la province. Je n'ai pas visité la Petite Shemogue parce que l'eau était trop basse à son entrée et parce que la mer roulait trop; mais on m'a dit que les huîtrières sont plus petites, qu'une grande quantité d'huîtres y ont été pêchées, et que leur qualité est à peu près la même que celle des huîtres prises à la Grande Shemogue.

WALLACE, N.-E.

L'endroit le plus éloigné où l'on trouve des huîtres est au pont du chemin de fer, à environ 4½ milles en amont de Wallace, et je descendis la rivière jusqu'au pont des piétons à 2½ milles en aval. Il y a des huîtres répandues sur des bancs disjoints, sur presque toute la longueur du chenal; là où il n'y a point d'hîtres, le fond est composé d'une vase très molle. Dans le haut de la rivière l'eau est presque douce, et les huîtres ne sont pas aussi bonnes que celles que l'on prend dans le bas; les premières sont étroites et longues, mais pleines, et les bancs desquels on les extraie se composent d'écailles et de vase; les secondes sont d'une forme plus régulière et de meilleure qualité, elles ont plus de saveur, et le fond où elles reposent est fait d'écailles plus fermes et propres. J'ai appris que quelques bateaux seulement font la pêche sur cette partie de la rivière; si le temps est trop mauvais pour qu'ils puissent pêcher dans le bas de la rivière, alors ils remontent jusqu'en amont du pont des piétons, où ils sont plus à l'abri.

A partir du pont des piétons, sur une distance de près d'un mille en descendant dans le bas de la rivière et sur le côté sud de l'île des Oies, ou immédiatement en aval, on trouve des huîtres en quantités très passables dans le chenal et sur les bords; elles paraissent être très saines, de belle forme, de bonnes dimensions et savoureuses; le fond consiste en écailles qui couvrent une grande étendue. Dans ces parages les huîtres sont pêchées, pour la plus grande partie, par les pêcheurs de Wallace. En aval de cette étendue, on ne trouve plus d'huîtres dans la rivière.

Dans le chenal du nord, ou la baie Wallace, les huîtres deviennent excessivement rares, et les huîtrières sont très disséminées; mais celles que l'on pêche sont très belles, grosses et pleines; le limon qui s'établit sur les bancs les recouvre graduellement; le chenal, qui est très sinueux, devient obstrué par la construction d'une

digue qui forme un pont solide. Ici la marée monte et baisse, mais il n'y a pas de courant suffisamment fort pour enlever les sédiments du fond. Il ne paraît pas y avoir, en cette localité, beaucoup de fonds propices au développement du naissain.

En aval de l'île aux Oies, sur le côté nord du chenal et au sud de l'île aux Huîtres, il y a des huîtrières mortes ; le fond est ferme et pas très sale. En aval, durant l'hiver, il se fait un peu de dragage pour la vase coquillère. Les huîtrières actives sont très éloignées, mais celles dont je parle en ce moment pourraient être ranimées si on leur donnait l'attention qu'elles réclament. Elles pourraient aussi être affermées à des personnes désireuses de se livrer à l'exploitation d'huîtrières.

Dans la baie Lazy, sur le côté sud de la rivière Wallace, immédiatement en aval de Wallace, il y a un étroit chenal tortueux, mais on n'y rencontre pas d'huîtrières vivantes ; il y en avait autrefois, mais elles ont été couvertes de sédiment et d'herbes à anguilles.

Dans le havre du Renard, en haut, j'ai trouvé des huîtres en petites quantités ; le fond des huîtrières se composait d'écailles, de pierres et de gravier fin. Ce genre de fond s'étend sur plus d'un mille, mais il n'y a des huîtres que dans la partie supérieur du havre. Dans le bas on a trouvé une ou deux huîtrières épuisées, mais elles étaient très sales et elles n'ont aucune importance.

TATAMAGOUCHE.

Le seul endroit où il y ait des huîtres se trouvent au fond de la baie Tatamagouche, sur le côté ouest. Cette étendue renferme plusieurs chenaux étroits qui sont visibles à eau basse ; mais à haute marée l'eau recouvre de vastes hauts-fonds de vase qui sont protégés par des langues de terre ou barres partant des deux rivages et laissant un étroit chenal pour entrer dans le bassin qui forme ainsi une espèce d'enclos. Les barres du côté nord, situées dans le comté de Cumberland, s'appellent Shipyard et partent de Shipyard ou île de Waugh ; celle du côté sud, située dans le comté de Colchester, s'appelle Thrumcap. En dedans de ces barres, il y en a d'autres plus petites qui s'assèchent à eau basse. Ces barres sont couvertes de petites moules qui les protègent contre l'action de l'eau, et c'est sur elles que repose, au milieu des moules, la plus grande partie de naissain d'huîtres. Elles sont le réceptacle naturel du naissain, et tous les automnes elles sont littéralement couvertes de jeunes huîtres qui, si on ne les enlève pas, deviennent victimes des rigueurs de l'hiver. On me dit qu'au printemps, après l'ouverture de la navigation, il y reste à peine une huître lorsque la fraie est passée ; ces huîtrières brillent et scintillent comme des paillettes d'or sous les rayons du soleil.

Les cours d'eau dont il est ici question sont presque tous affermés ; ils contenaient très peu d'huîtres avant que les fermiers en eussent transplanté. Les locataires s'intéressent beaucoup à cette industrie, et j'ai tout lieu de croire qu'ils réussiront. La vase coquillère est généralement draguée au large de la pointe Blockhouse, sur le côté est de la baie Tatamagouche, ainsi qu'au sud de la barre conduisant à la rivière Tamagouche, où il existait autrefois de vastes huîtrières qui sont aujourd'hui couvertes de vase et d'herbes à anguilles. Ici la vase coquillère dure très longtemps, car il n'en est enlevéque de très petites quantités.

Dans le havre de Barachois il se fait un peu de dragage et on y trouve à peine des huîtres, car presque toutes les huîtrières sont épuisées.

Il restait encore à visiter plusieurs autres endroits de la côte où l'on trouve des huîtres ; mais comme la saison était fort avancée et que le temps devenait mauvais, j'ai dû en remettre l'inspection à une autre fois.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

En faisant les visites et les inspections dont je viens de rendre compte, je me suis constamment trouvé en contact avec les pêcheurs, et, entre autres questions que je leur ai posées, je leur ai demandé quel effet la prohibition de la pêche aux huîtres à travers la glace avait eu sur les huîtrières. J'ai été enchanté d'apprendre

que les petites huîtres sont beaucoup plus nombreuses qu'autrefois, et que les pêcheurs regardent cette prohibition comme l'un des meilleurs règlements qui aient été faits à leur avantage.

Dans les provinces les fonds de pêche aux huîtres sont maintenant épuisés, et il est très difficile de garantir une pêcherie publique contre ce mal, à moins que certains fonds ne soient mis en réserve pour le public pendant un certain temps. La rivière du Nord, près de Charlottetown, I.P.-E., en est un exemple, et je suis convaincu que si d'autres étendues étaient réservées, en ne permettant pas au public d'y pêcher pendant une ou deux saisons, les habitantes de ces huîtrières augmenteraient en dimensions et en nombre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST KEMP,
Expert en huîtres.

NOTE.—Une courte étude sur les particularités à noter dans l'ostréiculture est publiée au commencement du présent volume, parmi les rapports spéciaux.

RAPPORT

AU SUJET D'UNE

ENQUÊTE SUR LE SERVICE DU PILOTAGE

DE

SAINT-JEAN, N.-B.

PAR LE

Capitaine W. H. SMITH, M.R.

Président du conseil des examinateurs des capitaines et seconds

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1895

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1896

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT

Au sujet d'une enquête sur le service de pilotage de Saint-Jean, N.-B., tenue au bureau du président du conseil des examinateurs des capitaines et seconds, édifice de la douane, Saint-Jean, N.-B, en février 1895, devant W. H. Smith, M. R., du ministère de la Marine et des Pêcheries, aidé de Bloomfield Douglas, M. R.

L'enquête commença à 10 heures, mercredi le 7 février.

Le conseil du commerce et le comité des armateurs étaient représentés par des avocats : pour le conseil du commerce, messieurs Palmer et Gilbert, C. R., et pour le comité des armateurs, M. Baird, C. R.

Les avocats des pilotes étaient MM. Skinner et McLean, C. R. Tout d'abord, lecture fut faite par le capitaine W. H. Smith de l'arrêté ministériel le nommant commissaire pour tenir l'enquête.

Au commencement de l'enquête, une brochure comprenant un rapport du comité du conseil du commerce de Saint-Jean, et un mémoire contenant des observations sur le système de pilotage de Saint-Jean et préparé par le comité des armateurs furent remis au commissaire.

Les avocats des pilotes convinrent que cette brochure et ce mémoire formeraient la base sur laquelle l'enquête serait conduite.

Ces documents, avec tous les autres papiers et relevés dont il est question dans les témoignages et qui furent subséquemment produits par les avocats ou acceptés par la commission comme renfermant des données officielles sur le service de pilotage du port de Saint-Jean, se trouvent à l'annexe ci-jointe.

Les témoignages entendus à partir du 7 jusqu'au 14 février furent pris par M. Gilpin, de mon bureau, et ensuite clavigraphiés par lui. Les témoignages entendus à partir du 14 jusqu'à la fin de l'enquête furent sténographiés par M. DeVine, qui prêta régulièrement serment en cette occasion.

Les prétentions émises par le bureau du commerce et le comité des armateurs peuvent se résumer comme suit:

1. Le pilotage obligatoire devrait être absolument aboli.

2. Sinon, les navires devraient être, à certaines conditions, exemptés de pilotes, ou bien il devrait être permis aux capitaines de passer un examen sur le pilotage et d'obtenir un permis, après quoi ils devraient être libres de naviguer leurs propres navires.

3. Les chalans qui partent des ports de la baie de Fundy avec des cargaisons de houille et qui sont toués par des remorqueurs à vapeur, surtout ceux qui prennent des chargements de houille à Parrsborough, devraient être exemptés de droits de pilotage.

4. Tout un système libre, un personnel de pilotes capables, disons au nombre d'environ 20, devrait être retenu après avoir subi un examen.

5. Les droits de pilotage actuels sont excessifs comparativement aux taux qui règnent à Halifax et dans les autres ports des provinces maritimes.

6. Le fait d'exempter de droits de pilotage les navires au-dessous de 125 tonnes, —système actuellement suivi,—favorise la construction de vaisseaux mal modelés et porte les armateurs à rechercher les navires d'une classe inférieure dans le but de jouir de l'exemption.

7. La navigation de la baie de Fundy n'est pas aussi dangereuse qu'on le prétend dans le routier de l'Amirauté, la côte et les caps se trouvant maintenant bien éclairés et des signaux de brume ayant été établis en beaucoup d'endroits.

8. Les droits de pilotage devraient être payés d'après le tonnage enregistré et non d'après le tirant d'eau.

9. L'imposition de droits de pilotage plus élevés sur les bateaux à vapeur que sur les voiliers est injuste et contraire à la coutume suivie dans plusieurs autres parties du monde. (On prétend que dans les autres ports les droits de pilotage sont moins hauts pour les steamers que pour les voiliers, et que les voiliers, même lorsqu'ils sont à la touée d'un remorqueur à vapeur, payent des taux réduits de pilotage et dans certains cas ne payent rien du tout.)

10. Des postes fixes où les navires pourraient obtenir des pilotes sans retard devraient être établis dans la baie de Fundy, à des endroits commodes et sûrs. (On représente qu'il n'existe à l'heure qu'il est aucun poste de pilotes et que les navires étrangers qui entrent dans la baie n'ont aucun moyen de savoir où trouver un pilote.)

11. Que la constitution de la présente commission de pilotage, composée de sept membres, laisse à désirer et que le nombre des commissaires devrait être réduit à trois.

12. Que l'administration du service de pilotage par la commission actuelle n'est pas satisfaisante.

Voici un sommaire des arguments des pilotes contre les recommandations et les opinions du conseil du commerce et du comité des armateurs :—

1. L'abolition totale du pilotage obligatoire ou l'extension de l'exemption des droits de pilotage aux navires au-dessus de 124 tonneaux, détruirait le service de pilotage actuel.

2. Plusieurs des pilotes quitteraient le service et chercheraient de l'emploi ailleurs.

3. Tous les chalans à houille qui se chargent à Parrsborough devraient être forcés de payer des droits de pilotage, vu qu'ils prennent des cargaisons plus fortes que les navires qui autrefois transportaient la houille et étaient exempts de ces droits.

4. Il est concédé qu'un personnel de moins de 20 pilotes pourrait être probablement suffisant si les paragraphes 1, 2 et 3 des prétentions du conseil du commerce et des armateurs étaient adoptés ; un grand nombre de pilotes seraient ainsi jetés sur le pavé.

5. Les droits de pilotage actuels ne sont pas excessifs, étant donnés les faibles gains réalisés par les pilotes.

6. Les armateurs profitent de l'exemption de droits de pilotage dont jouissent les navires au-dessous de 125 tonneaux au détriment des pilotes, en construisant des vaisseaux pouvant porter une forte cargaison en proportion de leur tonnage enregistré.

7. La navigation de la baie de Fundy et les abords de Saint-Jean sont dangereux surtout par un temps de brume.

(Les pilotes ne paraissent pas avoir d'objection à ce que les droits de pilotage soient imposés d'après le tonnage et non d'après le tirant d'eau d'un navire.)

8. Comme un grand steamer équivaut à plusieurs voiliers, celui qui en est le propriétaire devrait payer des droits de pilotage plus élevés.

9. Il serait difficile, à cause du mauvais temps qu'il fait pendant l'automne, d'établir des postes de pilotes dans la baie de Fundy; et, en outre, le système de concurrence qui règne actuellement parmi les pilotes nuirait à ces postes.

La commission désire dire ici pour l'information du ministre de la marine et des pêcheries que le système de pilotage qui est en vigueur depuis plusieurs années au port de Saint-Jean et dans certains districts définis dans la baie de Fundy est régi par l'Acte du Pilotage, chapitre 80 des statuts revisés du Canada et date de l'année 1886.

A cette époque, le gouvernement fédéral prit le contrôle du service de pilotage de tous les ports du Canada et porta des lois pour faire éviter aux navires des accidents à divers endroits.

En vertu de cet acte, certains principes en rapport avec le service du pilotage furent posés pour la gouverne des autorités des ports où des postes de pilotes étaient établis.

A Saint-Jean, on nomma sept commissaires, qui rédigèrent les règlements que devaient observer un certain nombre de pilotes d'expérience.

La plupart de ces pilotes avaient déjà passé un examen (alors que le service se trouvait sous le contrôle des autorités de la ville) pour démontrer qu'ils étaient capables de conduire les navires en dedans et en dehors du port et de ses abords. On n'exigea pas d'eux d'autre examen après que le régime actuel eût été établi.

Avant l'époque ci-dessus indiquée, différents systèmes de pilotage avaient régné à Saint-Jean, basés sur ceux qui existaient dans plusieurs autres pays, et un plus grand nombre de pilotes avaient été engagés, mais ils étaient sous les ordres du maire et de la corporation de la ville, qui contrôlaient tout le service, et le système avait été de temps à autre sensiblement modifié pour répondre aux besoins du trafic toujours croissant du port.

La baie et les abords de Saint-Jean sont actuellement divisés en trois districts—il y en avait autrefois cinq.

Voici ces districts:—

1. De l'Ile aux Perdrix à Masquash-Head, N.-O.

2. De Musquash-Head à la Pointe Lepréau, N.-O.

3. De la limite extérieure du second district à une ligne comprise entre la tête septentrionale de Grand-Manan et la pointe de la Liberté, N.-O. ¼ O.—Chenal du

Nord; et de l'Ile du Phoque de Machias à l'Ile du Phoque du Cap Sable, S. S. E.—Chenal du Sud.

Voici quels sont les droits de pilotage actuellement exigés :—

Voiliers se dirigeant vers le port.—Par pied de tirant d'eau :—1er district, $1.50; 2ème district, $1.75; 3ème district, $2.25.

Voiliers se dirigeant vers la mer.—Du port de Saint-Jean, N.-B., à l'extérieur de l'Ile des Perdrix, $1.25; pour descendre la baie, au besoin, $2 par pied de tirant d'eau en sus du droit de $1.25 susdit.

Steamers se dirigeant vers le port.—Par pied de tirant d'eau (lorsqu'il n'y a pas d'exemption de droits en vertu de la loi.) :—1er district, $2.00; 2ème district, $2.50; 3ème district, $3.00.

Steamers se dirigeant vers la mer.—Du port de Saint-Jean, N.-B., à l'extérieur de l'Ile des Perdrix, $1.75; pour descendre la baie, au besoin, $2.75 par pied de tirant d'eau en sus du droit de $1.75 susdit.

Le 3 mai 1894, à une assemblée des commissaires du pilotage, il fut résolu d'adopter un nouveau tarif de droits et d'en transmettre une copie au gouverneur en conseil en lui demandant de sanctionner les changements proposés. (Une copie de ce tarif est ci-jointe.)

On remarquera que les droits de pilotage sont beaucoup plus élevés pour les steamers que pour les voiliers.

A Saint-Jean le pilotage est obligatoire dans tous les districts pour les navires qui se dirigent vers le port, mais pour les navires qui se dirigent vers la mer il n'est obligatoire que jusqu'à la pointe méridionale de l'île des Perdrix.

Pour parler plus correctement, seul le payement des droits de pilotoge est obligatoire, car les capitaines de navires ne sont pas tenus d'employer de pilotes; s'ils se dispensent des services de ces derniers, ils ne sont pas passibles d'amende, mais il faut qu'ils payent les droits.

Un navire en route pour le port de Saint-Jean peut traverser tous les districts et tous les abords de ce port sans payer de droits, s'il n'est pas hélé par un pilote dans quelqu'un des districts; mais si le navire est hélé par un piloto dans la baie de Fundy, le capitaine, le propriétaire ou l'agent est tenu de payer le plein montant des droits de pilotage à son arrivée, que l'ont ait engagé un pilote ou non.

Le district extérieur ou de la pleine mer se trouve actuellement sur une ligne entre l'île du Phoque, le Cap Sable et l'île du Phoque de Machias.

Si un navire reçoit un signal au moyen d'un pavillon ou autrement après avoir franchi la limite de ce district, les droits sont perçus.

Il n'est pas permis aux pilotes de se faire payer les droits par le capitaine ou d'autres personnes, mais ils doivent inscrire sur une carte le nom et la description de chaque navire qu'ils pilotent, son tirant d'eau, etc.

A l'arrivée du navire au port, cette carte est remise au secrétaire de la commission de pilotage, qui calcule le montant de droits dû par le navice et le reçoit quelquefois directement du capitaine; mais dans beaucoup de cas, l'armateur, l'agent ou le consignataire paye les droits au mois ou de toute autre manière qui a pu être convenue.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 1894, le montant de droits perçus s'est chiffré par $21,415.80.

Tout capitaine d'un navire partant de Saint-Jean pour prendre la mer peut refuser d'engager un pilote jusqu'à l'île des Perdrix.

Dans ce cas, cependant, lorsqu'un pilote n'est pas employé le secrétaire cacule les droits de pilotage d'après le tarif, et si le navire est d'un tonnage tel qu'il ne soit pas exempt de ces droits le capitaine ne peut obtenir son congé sans en avoir payé le plein montant.

Aucun capitaine de navire n'est obligé d'engager un pilote en descendant la baie pour prendre la mer où de payer de droits audelà de l'Ile des Perdrix; mais le capitaine d'un navire peut, dans ce cas, en s'adressant au secrétaire, s'assurer les services d'un pilote s'il le juge à propos. Cela paraît être la règle générale.

Dans ces circonstances, la carte est remplie comme d'habitude et signée par le capitaine. Le montant des droits est ensuite payé par le propriétaire ou l'agent, à moins que dans le cas où le navire ne doit rester que peu de temps dans le port ou est étranger—le capitaine désire solder le compte lui-même avant de partir.

Pour les navires qui descendent la baie pour prendre la mer, le paiement des droits de pilotage est quelquefois le sujet d'une entente entre le capitaine et le pilote, mais, strictement parlant, le tarif devrait être suivi. Le montant reçu tombe dans le fonds général du pilotage. Le pilote peut être débarqué en tout endroit commode d'un côté ou de l'autre de la baie, ou mis à bord d'un bateau-pilote, ou encore transféré sur un navire se dirigeant vers le port et ayant besoin de ses services.

Un grand nombre d'armateurs n'accordent pas à leurs capitaines le privilège de prendre de pilote audelà de l'Ile des Perdrix en descéndant la baie, à cause du retard que le navire serait exposé à subir lorsqu'il s'agirait de débarquer le pilote.

Dans quelques cas, le temps est devenu subitement brumeux, et bien que le capitaine eût pu sortir de la baie à l'aide de la sonde et de sa connaissance des marées, il ne se croyait pas justifiable, à cause de la brume, d'approcher d'aucune pointe de terre pour y débarquer le pilote. Des navires ont été ainsi souvent détenus, et même le pilote a été quelquefois emmené jusqu'en mer.

Il est arrivé que des capitaines, à l'insu des armateurs, ont gardé leurs pilotes pour descendre la baie et ont payé les droits de leurs propres deniers.

Des navires avec des pilotes à bord ont échoué sur les côtes de la baie de Fundy, et la faute en a été attribué aux pilotes, qui ont été suspendus après une enquête faite par les commissaires.

Des plaintes ont été fréquemment faites au sujet du système de pilotage suivi à Saint-Jean.

On s'est plaint que la manière dont le service était conduit laissait à désirer et que les règlements adoptés relativement au pilotage n'étaient pas conformes à l'esprit de l'acte fédéral ni à l'intention de la législation.

Le mécontentement n'a fait que s'accentuer à la suite des accidents qui sont arrivés sur les côtes de la baie en divers temps, bien que les désastres paraissent avoir été peu nombreux en proportion du commerce du port.

Des pilotes ont été aussi blâmés pour prétendu manque d'attention à leurs devoirs en ne croisant pas régulièrement et en n'observant pas constamment l'arrivée des navires dans les districts où ils auraient dû se trouver, et on prétend qu'il n'y a dans aucune partie de la baie de poste fixe où des navires entrants puissent être certains de trouver un pilote en tout temps.

Le conseil du commerce a tenu des assemblées pour prendre en considération les changements qu'il était nécessaire de faire.

Les armateurs se sont réunis et ont trouvé à redire au système actuel, qui, d'après eux, est compliqué et injuste, et les membres de ces corps publics paraissent s'accorder à dire qu'il faut un changement quelconque et que le pilotage obligatoire devrait être au plus tôt aboli.

Dernièrement, la chose a été sérieusement discutée par le conseil du commerce de Saint-Jean, et à une assemblée tenue en septembre 1894, un comité spécial du conseil a présenté un long rapport qui contient 75 clauses et où la question du pilotage est étudiée au long. (Ce rapport est ci-joint.)

Le comité, sous la signature de son président, dit qu'après avoir mûrement délibéré il en est venu à la conclusion que le paiement obligatoire des droits de pilotage devrait être aboli.

Mais aucun de ceux qui sont de cette opinion n'a exprimé le désir que le pilotage soit complètement abandonné dans le port de Saint-Jean, mais on veut que le système soit libre ; qu'un nombre limité de pilotes soient nommés après avoir subi un examen ; que des droits réguliers soient payés pour leurs services, et que des modifications soient faites de temps à autre dans le service pour répondre aux besoins du port.

Le paiement des droits de pilotage est obligatoire non seulement à Saint-Jean, mais encore dans d'autres parties du Canada, notamment, à Halifax, à Sydney, etc., mais dans plusieurs des ports peu importants un système volontaire est en opération et les capitaines de navires peuvent s'assurer ou non les services d'un pilote selon qu'ils le jugent à propos ; néanmoins, on ne paraît pas manquer de pilotes à ces endroits, et lorsqu'un pilote est engagé pour conduire un navire au port un droit est régulier exigé.

Il y a plusieurs ports dans le Canada où les capitaines obtiennent des permis pour piloter leurs propres navires.

Lorsque le pilotage a été introduit à Saint-Jean, il était sans doute nécessaire pour les capitaines de navires d'obtenir de l'aide pour remonter la baie de Fundy, vu que très peu de phares et de bouées indiquaient les hauts-fonds que présentent cette baie et les abords du port de Saint-Jean.

Dans ces dernières années, les ministres de la marine qui se sont succédés ont fait établir dans ces parages le nombre voulu de phares, de bouées et de balises, et ils ont fait placer des signaux de brume sur divers caps bien marqués le long de la ligne cotière du Canada.

Aujourd'hui, plusieurs de nos promontoires sont aussi bien marqués que ceux de toute autre partie du monde.

Après avoir étudié avec soin les excellentes cartes de la baie de Fundy, compilées d'après les levées hydrographiques faites sous les auspices de l'amirauté britannique,

et après avoir constaté l'efficacité du service des phares et des signaux de brume, où les perfectionnements les plus modernes ont été introduits, la commission est d'opinion que la navigation dans la baie de Fundy, sauf lorsque le temps est très brumeux, est aussi exempte de dangers qu'aux abords de la plupart des autres ports dans les mêmes conditions de temps.

Les sondages, pourvu qu'on y ait recours à temps et qu'ils soient continués avec soin, signalent le danger, et si une ligne de sondages est prise consécutivement, la profondeur et le caractère du fond étant si bien marqués sur la carte, on peut affirmer que tout capitaine de navire expérimenté et prudent peut remonter la baie à partir de son entrée jusqu'à l'Ile des Perdrix, en dehors du port de Saint-Jean, sans l'aide d'un pilote. C'est ce qui se fait actuellement pour un grand nombre de vaisseaux, dont quelques-uns d'un fort tonnage. En outre, il y a des capitaines de navires qui, sans pilotes, vont au delà de Saint-Jean et se rendent aux ports situés dans le haut de la baie, tels que ceux de Windsor, de Parrsborough, etc., et il y a des vaisseaux qui descendent la baie pour prendre la mer sous la conduite de leurs capitaines seulement.

Lorsqu'un vaisseau échoue, c'est généralement parce qu'on a négligé de jeter la sonde, et malgré des avertissements répétés, il est des capitaines de navires qui persistent à ne pas sonder.

Dans la plupart des causes qui ont été jugées par nos cours de marine depuis quelques années, il a été démontré que quelques sondages, pris à temps, auraient probablement sauvé le navire du désastre.

Un seul sondage, lorsqu'un navire remonte ou descend la baie de Fundy par un temps de brume, est peu utile, vu qu'une profondeur semblable peut se rencontrer dans diverses positions d'un côté ou de l'autre de la baie.

Pour qu'un navire puisse naviguer en toute sûreté, il est absolument nécessaire qu'une ligne de sondages soit prise et qu'elle soit comparée à la carte ; c'est le seul moyen d'éviter le danger.

A bord de la plupart de nos steamers océaniques les capitaines sont maintenant pourvus de la machine à sonder de sir Wm Thompson (Lord Kelvin). Cette machine est assez dispendieuse, mais les armateurs s'en trouvent fort bien.

Avec un instrument de ce genre à sa disposition le capitaine d'un navire n'a aucune excuse pour ne pas constamment prendre des sondages en temps de brume, étant donné que l'appareil est des plus simples et qu'il suffit de deux hommes pour le manier. On peut facilement réduire la vitesse du steamer pour le maintenir en position sans qu'il soit influencé par le vent ou la marée dans une direction que les officiers du vaisseau pourraient peut-être difficilement estimer.

C'est très différent pour les voiliers, vu qu'il est beaucoup plus difficile alors de constater la profondeur de l'eau. Le navire doit être amené au vent et sa marche ralentie autant que possible pour que la sonde puisse être jetée verticalement. Cela exige les services d'un grand nombre d'hommes. C'est un travail des plus désagréables par une nuit humide ou par une tempête de neige. Les capitaines de voiliers qui n'ont sous leurs ordres qu'un nombre limité de matelots continuent quelquefois leur marche jusqu'à ce qu'il soit absolument nécessaire de prendre des sondages ; assez souvent il est alors trop tard.

D'après les observations qui précèdent, on voit que l'état des choses en ce qui concerne la navigation de la baie est complètement changé grâce aux améliorations qui ont été apportées dans le service des phares et des bouées, et il semble que les pilotes ne soient pas aussi indispensables que par le passé, surtout pour les navires qui sont enregistrés à Saint-Jean ou dans un autre port du Canada et dont les capitaines ont l'habitude de faire plusieurs voyages dans ces parages pendant le cours de l'année. En même temps, il faut admettre que les services d'un pilote muni d'un permis et ayant une certaine connaissance des courants et des marées aux abords de Saint-Jean, surtout si celles-ci étaient affectées par la crue d'eau qui se fait sentir, tous les printemps, dans la rivière Saint-Jean et ses tributaires, seraient très utiles à un commandant de navire qui aurait besoin de repos et d'aide après avoir découvert la terre par un temps mauvais ou brumeux.

Sans doute, il peut souvent se faire que des capitaines de navires transatlantiques aient beaucoup de difficulté, une fois arrivés à l'entrée de la baie de Fundy, à approcher de la côte par un temps obscur. Il leur faudra peut-être passer plusieurs heures sur le pont, nuit et jour, à surveiller les sondages le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse ou sur les bancs.

Il est par conséquent impossible à ces hommes, dans ces circonstances, de se refuser ce repos physique que la nature exige.

Ce n'est pas en pleine mer, par un temps de brume, que le danger est le plus sérieux, mais le long de la côte, dans le voisinage des hauts-fonds et des récifs.

Les services d'un pilote doivent sans doute être de quelque utilité à un capitaine de grand steamer ou voilier océanique qui ne connaît pas la baie ou qui n'y a jamais navigué, surtout à l'approche du mauvais temps, mais, dans ces circonstances, comme il n'y a pas de postes de pilotes réguliers, il semble que l'on ne puisse jamais être certain d'obtenir l'aide voulue.

Parmi les commandants de navires, l'un se fera une gloire de prendre sur lui la responsabilité de conduire son navire au port sans l'aide d'un pilote, comme la chose arrive souvent à Halifax, à Saint-Jean et à d'autres ports ; un autre, tout aussi expérimenté, cherchera autant que possible à échapper à cette responsabilité. Ces deux types de commandants se rencontrent souvent à bord des vaisseaux qui partent du port de Saint-Jean.

La plupart des capitaines ne prennent un pilote que jusqu'à l'extérieur de l'île des Perdrix—limite obligatoire—et ce n'est que par exception que l'on en engage un pour descendre la baie.

Lorsqu'un navire venant de la mer se dirige vers Saint-Jean par un temps beau et clair, le capitaine peut fort bien, s'il le juge à propos, charger un pilote de le relever, tant que les divers promontoires sont en vue et que la distance parcourue peut être correctement calculée. Mais dès que le navire sera entouré de brume et se trouvera exposé au danger, le capitaine, s'il est consciencieux, ne se déchargera pas sur un autre d'une responsabilité qui, strictement parlant, doit reposer sur ses propres épaules.

Quelque fiable que puisse être l'officier du navire qui sera de quart avec le pilote pendant l'absence du capitaine, ce dernier, s'il est prudent, devra en cas d'alerte se tenir au poste du danger pour voir à ce que toutes les précautions soient prises dans l'intérêt des armateurs, des passagers et de l'équipage.

A bord des steamers ou voiliers en fer ou en acier dans les eaux de pilotage, le capitaine ou un officier compétent doit se tenir près du pilote, lorsqu'il est nécessaire de changer la route, afin de déterminer la marge à laisser pour l'erreur dans le compas causée par l'attraction dans le fer du navire ou de la cargaison, c'est-à-dire si le pilote n'a pas assez de connaissances pour corriger lui-même cette erreur et faire les calculs voulus.

Il faut dire ici que deux navires en fer donnés ne peuvent être gouvernés d'après la même route du compas d'un point à un autre, à moins que la direction ne soit la même pour chacun des navires, vu que le magnétisme dans les vaisseaux en fer est distribué suivant la direction de leurs caps lors de leur construction.

Sans doute, il y a des marées et des courants irréguliers dans la baie de Fundy ainsi qu'aux abords de Saint-Jean et des divers ports.

On ne peut s'attendre que les marées se produiront avec un absolu degré d'uniformité dans une grande baie ouverte, où les eaux de marée doivent être si influencées par le vent.

Des courants anormaux se font sentir à diverses époques de l'année, et sans tenir compte de la crue d'eau dont il vient d'être parlé, ils sont le plus ordinairement causés par des circonstances qui ne peuvent guère être prévues par les pilotes ou par les capitaines de navires.

Les eaux de surface de la baie de Fundy sont rarement dans un état calme pendant un long espace de temps.

Ces irrégularités, cependant, ne sont pas restreintes à la baie de Fundy, mais se manifestent sur toute la côte de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Cap-Breton, ainsi que dans le golfe Saint-Laurent, mais plus particulièrement dans le détroit de Belle-Ile.

Sur la côte de la Nouvelle-Ecosse le courant polaire se dirige vers l'ouest avec une vitesse d'un nœud à un nœud et demi à l'heure. Cette vitesse est quelquefois augmenté par un vent d'est et atteint de deux nœuds et demi à trois nœuds à l'heure. Des vapeurs océaniques en route pour le port d'Halifax, par un temps de brume persistante, ont été entraîné à une distance de 10 à 15 milles au delà de l'entrée de ce port, et la chose n'a été découverte que lorsque la vapeur se fût dissipée et que le navire eût été dirigé vers la terre.

D'un autre côté, lorsqu'un vent d'ouest souffle longtemps, le courant polaire est retardé et quelquefois neutralisé par un courant de surface en sens contraire, et il est arrivé que des commandants de steamers se sont trouvés très en arrière de leurs calculs, mais cela est arrivé le plus souvent lorsque le navire se trouvait en dehors de la ligne des sondages.

Des courants incertains de ce genre ont été rencontrés par des capitaines de navires lorsqu'ils entraient dans la baie de Fundy et la remontaient en route pour les divers ports, et de très forts courants ont été fréquemment observés à l'approche d'un cyclone.

Les cyclones approchent de la côte de la Nouvelle-Ecosse en venant de l'ouest et s'avancent généralement dans une direction E.N.E. dans nos latitudes, et si le demi-cercle à droite se trouvait à traverser l'embouchure de la baie de Fundy et à se mouvoir le long de la côte vers l'Ile du Cap-Breton, le vent soufflerait probablement

tout d'abord du S. E., puis du S. et du S. O. En conséquence, une grosse masse d'eau s'amoncellerait devant le cyclone et serait refoulée dans l'entrée de la baie, ce qui donnerait lieu à un courant anormal; une fois le cyclone disparu, il est probable qu'un courant en sens contraire se produirait.

Les marins connaissent généralement les signes de l'approche d'un cyclone, qui est presque toujours précédé de longues et grosses vagues et d'une mer agitée.

Les pilotes ne peuvent pas être mieux au fait de ces choses que les officiers de navires, à moins qu'ils ne se renseignent au bureau météorologique avant de quitter le port.

Comme les pilotes ne portent pas à bord de leurs bateaux des instruments nautiques aussi perfectionnés que ceux dont sont pourvus les capitaines des grands vapeurs océaniques, il y a lieu de supposer qu'ils sont moins en état de prédire les mouvements des cyclones. Les commandants de navires remarquent les signes de l'approche du mauvais temps et ont l'habitude de faire des observations tous les jours, à des intervalles réguliers.

La pression de l'atmosphère, telle qu'indiquée par le baromètre, a aussi une grande influence sur le mouvement de la marée tant sous le rapport de sa vitesse que sous celui de sa hauteur.

Lorsque le mercure dans le baromètre est au-dessus de 30 degrés, dans un lieu donné, la pression est très forte sur l'eau de surface, et si le baromètre baisse dans un autre endroit éloigné, l'eau aura naturellement une tendance à se porter vers cet endroit.

Ces phénomènes ont été constatés par des observations faites dans la baie de Liverpool (G. B.), ainsi que sur la rivière Mersey et dans la baie Morecambo.

Malgré que les grandes marées soient censées monter de 26 pieds à Liverpool à l'époque des pleines et nouvelles lunes, soit à 11.23—même heure qu'à Saint-Jean—, elles se trouvent quelquefois à 18 pouces en dessous de la marque par suite de la grande différence dans la pression atmosphérique à l'extérieur et à l'intérieur de la baie, et il arrive souvent que de grands navires s'échouent et sont incapables d'entrer dans le dock.

Les gérants de vapeurs savent parfaitement cela et agissent en conséquence. S'il est important qu'un navire entre dans le dock—et c'est presque toujours le cas —aussitôt que possible après son arrivée, les matelots déchargent une partie de la cargaison dans des allèges, pendant que le navire est à l'ancre dans la rivière, afin de permettre au capitaine d'entrer dans le dock, ce qui entraîne naturellement beaucoup de frais, qui auraient été épargnés si l'eau avait monté à sa hauteur normale.

Ces variations dans les marées doivent se produire aussi dans le port de Saint-Jean.

Les navires qui entrent dans la baie de Fundy ne suivent pas une route fixe ou ne se dirigent pas vers une pointe de terre particulière. Ils approchent de certains promontoires selon le vent qui souffle et le temps qu'il fait.

Tout bien considéré, il est presque impossible pour le capitaine d'un navire d'être parfaitement certain de sa position près de la terre, s'il n'a pu faire d'observations dans le ciel et s'il a dû se fier entièrement sur la route estimée.

Comme il n'y a pas de poste fixe pour les pilotes dans la baie de Fundy, il est impossible pour les commandants de navires de savoir où les trouver, surtout par un temps de brume.

La croisière pour les pilotes est comprise dans les divers districts et est très étendue, mais, selon toute apparence, un capitaine de navire ne peut jamais être certain de venir en vue d'un bateau-pilote dans aucune partie des districts, sauf aux environs de l'Ile des Perdrix.

Ce ne sera donc que par hasard que les commandants de navires réussiront à obtenir l'aide d'un pilote avant d'être en vue de l'Ile des Perdrix, à moins que le temps soit clair et que les objets puissent être vus à une grande distance.

L'absence d'un bon système de croisière dans la baie a été considérée comme préjudiciable au port.

Le capitaine d'un navire remontant la baie de Fundy par un temps de brume épaisse ou par une forte tempête de neige, avec ou sans pilote à bord, doit avancer avec beaucoup de précaution et employer tous les moyens à sa disposition pour ne pas exposer son vaisseau.

Il ne faut pas trop se fier au compas.

Très peu de marins peuvent gouverner leurs navires avec parfaite exactitude, même en pleine mer ; et il y a généralement une différence dans 24 heures de trajet entre la position d'un navire trouvée par la route estimée et celle constatée par les observations.

Aucun instrument n'a encore été inventé pour indiquer la mesure dans laquelle un navire peut dévier d'une droite route par suite des défectuosités dans la manière de le gouverner.

La vitesse doit être aussi notée avec soin, et s'il s'agit d'un voilier, il faut laisser une marge suffisante pour la dérive, qui est un important facteur, surtout lorsque le vent et la marée agissent en sens contraires.

Quelquefois il pourra être nécessaire de mettre le navire en panne, et alors il faudra que la bordée que l'on fera courir au navire soit sérieusement prise en considération, vu que la dérive d'un navire est toujours beaucoup influencée par le vent et la marée, surtout lorsque celle-ci agit sur le flanc et que le navire avance très lentement.

C'est cependant un fait bien connu des marins qui fréquentent les ports de la baie de Fundy que les vents accompagnés de brume, et particulièrement ceux qui produisent les brouillards les plus épais par toute la baie et dans la plupart des havres, sont très souvent des vents favorables pour remonter la baie.

Dans ces jours de transport rapide, les capitaines de navires sont forcés de courir de grands risques et d'imprimer souvent à leurs vaisseaux une vitesse plus grande que ne le permettent les règles de la prudence. Ils sont seuls responsables de cela.

Il faut faire remarquer ici que le système de pilotage obligatoire actuellement en vigueur à Saint-Jean souffre certaines exemptions, et il est difficile d'expliquer quelques-unes des anomalies qui existent à l'heure qu'il est, notamment, on ne voit pas pourquoi les navires britanniques enregistrés de moins de 125 tonneaux et les vaisseaux étrangers de moins de 80 tonneaux sont exempts des droits de pilotage.

Les steamers de la ligne Américaine Internationale ne payent pas de droits de pilotage, bien qu'ils fassent plusieurs voyages par semaine de différents ports des Etats-Unis à Saint-Jean, surtout pendant l'été.

Les steamers à passagers qui naviguent d'un port à l'autre dans la baie de Fundy sont aussi exempts de droits de pilotage, de même que tous les remorqueurs et les petits steamers à marchandises.

Les steamers qui remorquent des chalans chargés de bois ou de houille entre un port et un autre dans une partie quelconque de la baie, particulièrement ceux qui touent des chalans à houille entre Parrsborough et Saint-Jean, ne payent pas de droits de pilotage. Mais les chalans qui sont toués tombent sous la loi et sont forcés de payer les droits réguliers s'il sont hélés par un pilote, qu'ils prennent ou non.

Les vaisseaux venant de la mer qui remontent la baie en route pour l'un des ports au delà de Saint-Jean, à la tête de la baie, n'engagent de pilotes que lorsqu'ils se trouvent dans les limites des ports respectifs qu'ils veulent atteindre, tels que la Baie de l'Ouest, Parrsborough, Windsor, etc.

Les navires qui partent du havre pour prendre la mer ne sont pas contraints de prendre de pilotes au delà de l'Ile des Perdrix lorsqu'ils descendent la baie, comme il vient d'être dit.

Tous les vaisseaux sur lest ou faisant escale à la hauteur de l'Ile des Perdrix sont exempts des droits de pilotage s'ils n'entrent pas dans le havre.

Il n'y a pas de doute que le pilotage obligatoire a été introduit à Saint-Jean non seulement pour rendre la navigation plus sûre, mais aussi pour procurer de l'occupation et une rémunération aux pilotes ; mais l'emploi d'un pilote à Saint-Jean ou dans n'importe lequel des districts ne décharge pas le propriétaire ou le capitaine de la responsabilité des accidents qui peuvent arriver à un navire par la maladresse du pilote.

D'après l'article 57 de l'Acte du Pilotage " Nul propriétaire ou capitaine de navire ne sera dans aucun cas obligé d'employer un pilote ou de lui donner son navire en charge, soit parce qu'il aura été forcé de payer des droits de pilotage à quelqu'un soit pour toute autre cause." Par conséquent, l'emploi d'un pilote à Saint-Jean n'est pas obligatoire, et l'armateur ne peut échapper au blâme lorsqu'il survient des avaries pendant que le navire est sous la conduite d'un pilote commissionné. Le pilote pourra être suspendu pendant quelque temps, mais il ne sera jamais tenu de donner caution, comme ce semble être le cas dans plusieurs parties du monde, bien qu'il puisse être prouvé qu'il a été coupable d'une grande négligence dans l'exécution de ses devoirs.

Dans ces circonstances, si le navire emploie un pilote lorsqu'il est hélé, sachant parfaitement bien qu'il lui faudra payer les droits, la relation entre le capitaine et le pilote est difficile à comprendre.

Le capitaine qui s'est assuré les services d'un pilote reste toujours responsable de la navigation du navire, et cependant il pourra arriver qu'il ne voudra pas intervenir de peur de se créer des embarras.

Dans certaines circonstances, le capitaine pourrait être justifiable d'enlever la direction du navire, mais si un accident arrivait ensuite, il lui faudrait démontrer que le pilote était incapable de remplir ses devoirs.

Si l'on parcourt avec soin les témoignages, on verra que les opinions exprimées sur la question du pilotage par les personnes qui ont été interrogées diffèrent radicalement.

Il y a des capitaines qui disent qu'ils sont parfaitement capables de naviguer dans la baie de Fundy sans l'aide d'un pilote, mais qu'ils en prennent généralement un à bord, lorsqu'ils sont hélés, simplement parce qu'ils sont tenus de payer les droits de pilotage. D'autres sont d'avis que le système obligatoire actuel devrait être maintenu pour protéger les passagers et les cargaisons à bord des navires qui naviguent dans les divers districts.

Il est cependant difficile de concilier les opinions de ces témoins avec le fait que les capitaines de navires ne sont pas forcés d'employer de pilotes, même lorsqu'ils sont hélés.

Quelques-uns des témoins se prononcent pour l'extension de l'exemption de droits aux navires de 300 tonneaux, et croient que l'on devrait accorder des permis aux capitaines de navires après qu'ils auraient subi un examen pour montrer qu'ils connaissent les positions des phares, des rochers et des hauts-fonts, qu'ils sont au fait des sondages dans la baie de Fundy, en un mot qu'ils pensent conduire un navire en dedans ou en dehors du port. D'autres considèrent qu'il devrait y avoir un personnel de pilotes expérimentés pour Saint-Jean et la baie de Fundy, mais sous un système libre et volontaire.

La majorité de ceux qui veulent que le système actuel soit continué sans aucun changement sont les pilotes eux-mêmes et quelques-uns des membres de la commission du pilotage. Il y a cependant quelques capitaines de navires qui partagent cette opinion.

L'un des témoins a dit qu'il avait l'habitude de prendre un pilote non pas à cause de sa propre ignorance, mais pour s'assurer de l'aide vu qu'il ne pouvait pas toujours se tenir sur le pont.

Il faut donc en conclure qu'il se considérait capable de naviguer son navire, mais qu'il désirait avoir un remplaçant pour pouvoir se reposer.

Cet officier ne paraît pas avoir bien attentivement remarqué si les sondages qu'il prenait dans la baie de Fundy s'accordaient avec ceux indiqués sur la carte.

On ne voit pas quel était son but en constatant la profondeur de l'eau, vu qu'il ne se servit guère des données qu'il obtint et ne les compara pas avec les sondages indiqués sur la carte.

Pour de tels hommes les améliorations dans les moyens de navigation pratique sont de peu de valeur.

Un grand nombre de témoins sont d'opinion que les navires de toute classe et de toute description, soit à vapeur ou à voiles, côtiers ou étrangers, devraient être soumis au paiement des droits de pilotage ; et si le système actuel est maintenu il semble qu'il ne serait que juste qu'il en fût ainsi.

Que l'on rende le pilotage obligatoire pour tous les navires, ou bien qu'ils en soient tous exemptés ; sous un régime facultatif, les capitaines de navires qui auraient besoin de l'aide d'un pilote payeraient seuls des droits.

Un des arguments des pilotes qui désirent que le système actuel soit maintenu est qu'un grand nombre de capitaines sont capables de conduire au port leurs navires par un beau temps, mais que, par un temps de brume, ils ont besoin de l'aide d'hommes connaissant les courants et les marées.

Les témoignages démontrent qu'il y a des capitaines qui cherchent à évader les pilotes et qu'un grand nombre de vaisseaux profitent de la brume pour entrer dans le port vu qu'il est alors impossible de tomber sur un pilote. Ils démontrent aussi qu'il y a des navires étrangers qui passent les bateaux-pilotes, lorsque c'est possible, et qui remontent ensuite la baie.

On prétend que si, sous un système volontaire, les capitaines de navires n'employaient pas les pilotes par les beaux temps, le personnel serait probablement insuffisant pour faire le service dans les cas de mauvais temps, vu que les émoluments réalisés ne seraient pas assez forts pour induire beaucoup d'hommes à continuer le métier.

Dans beaucoup de ports du monde, cependant, où le pilotage n'est pas obligatoire, les pilotes paraissent être passablement occupés.

Une autre question qui a été soulevée au cours de l'enquête exige une attention spéciale, vu qu'elle affecte une certaine classe de navires.

Plusieurs témoins ont déclaré que l'exemption de droits de pilotage pour les navires de moins de 125 tonneaux portait les armateurs à faire construire des vaisseaux inférieurs, impropres pour la navigation après le mois d'octobre ou de novembre. Les capitaux des armateurs se trouvent ainsi retirés de la circulation pendant un grand nombre de mois.

D'après les témoignages, il y a des armateurs qui donnent instructions à leurs capitaines de ne pas prendre de pilotes. Il faut en conclure qu'ils jugent que les hommes qui commandent leurs navires sont capables de les naviguer et qu'ils sont prêts à assumer tous les risques.

L'armateur choisit le capitaine qu'il veut. Pour sa propre protection, il s'efforcera de choisir un homme habile ; s'il le peut, il prendra un homme qu'il connaît depuis des années et qui se sera formé à son service. Il est donc raisonnable de supposer qu'il reposera beaucoup de confiance dans son capitaine.

Un pilote est souvent engagé sans connaître le capitaine et sans que ce dernier ait pu juger de ses capacités ; seulement, il doit produire sa commission s'il en est requis.

Sans doute, il est de l'intérêt de l'armateur que son navire et sa cargaison parviennent sains et saufs au port, et c'est à lui de prendre les moyens d'en arriver à ce résultat.

Usant de sa discrétion, il emploie un homme expérimenté, qui a subi un examen et obtenu une commission.

A son tour, le capitaine engage les officiers qui pourront le mieux le servir, et il s'assure un personnel plus ou moins capable, selon l'expérience des hommes entre lesquels il a à choisir et le salaire qu'il est disposé à payer.

Relativement aux dispositions de l'Acte du pilotage, clause 67, qui permettent à un capitaine ou second d'un navire enregistré en Canada de subir un examen pour

montrer qu'il est capable de piloter la navire dont il est le capitaine ou second et d'obtenir ensuite un permis, les commissaires du pilotage de Saint-Jean ne paraissent pas avoir le privilège d'accorder de permis de ce genre ; et jusqu'à présent aucun capitaine ou second n'a été commissionné pour le district de pilotage de Saint-Jean.

Le principal but que l'on a eu en ceci a dû être d'induire les officiers de navires à se rendre aptes à remplir les fonctions de pilotes dans les divers ports ; et bien qu'un certain nombre de capitaines côtiers et de capitaines de steamers aient profité de la chose, aucun capitaine de navire au long cours ne paraît avoir passé l'examen requis.

Il serait à propos que les commissaires du pilotage eussent le droit d'accorder des permis autorisant ceux qui les auraient obtenus à piloter les navires venant de la mer à travers les districts de la baie de Fundy.

Des droits pourraient être exigés pour les services de ces pilotes d'après une échelle fixée par les commissaires. C'est ce qui se pratique dans la Manche et à d'autres endroits. Mais le système devrait être complètement volontaire.

Les pilotes seraient naturellement tenus de subir un examen sérieux pour montrer qu'ils ont les connaissances voulues ; et aucun pilote non commissionné ne devrait être employé.

Il y aurait probablement beaucoup de besogne à faire pour ces pilotes, vu que nombre de capitaines de navires seraient heureux de s'assurer leurs services lorsqu'ils arriveraient de la mer.

Le capitaine d'un navire devrait avoir le droit de conduire son propre navire dans la baie de Fundy, s'il peut et veut le faire.

Il est seul responsable de la sûreté du navire et de la cargaison. S'il se juge incapable de conduire son navire dans ces eaux et s'adresse volontairement à un pilote pour avoir de l'aide, il n'est que juste que le pilote ainsi employé soit commissionné et capable de remplir ses devoirs. Et dans ces circonstances, si le capitaine d'un navire négligeait d'employer un pilote expérimenté, lorsqu'il pourrait le faire, et sans connaître les parages exposait son vaisseau, il devrait être tenu responsable de sa conduite négligente.

A l'heure qu'il est, tout homme muni d'un certificat de capitaine côtier, soit de capacité ou de service, qu'il ait navigué ou non dans la baie de Fundy, peut piloter un navire de moins de 125 tonneaux dans n'importe quel port de la baie et même dans le port de Saint-Jean. C'est ce que font actuellement des hommes de très peu d'expérience.

Un homme qui peut conduire un navire de 125 tonneaux sur les côtes des Etats-Unis et du Canada devrait être capable d'en conduire un de 300 tonneaux.

En conférant des permis autorisant ceux qui les auraient obtenus à remplir les fonctions de pilotes au delà de la limite des pouvoirs de la commission du pilotage, on rendrait probablement un grand service à la marine marchande. Mais les aspirants aux fonctions de pilotes de cette classe devraient, lorsqu'ils seraient examinés, pouvoir indiquer les noms et la nature des phares et des postes de signaux de brume

établis sur la côte et dans le havre; donner les noms, la position et la description de tous les hauts-fonds et récifs qui se trouvent dans la baie et aux abords des entrées des divers ports; énumérer les noms et les caractères de toutes les bouées extérieures et de celles qui se rencontrent dans les chenaux près des ports; déterminer les positions et les distances entre les principaux promontoires dans toutes les parties de la baie; enfin avoir une connaisance générale de la côte.

Ils devraient pouvoir dire à quelle profondeur d'eau les promontoires et les hauts-fonds peuvent être approchés en toute sûreté avec des navires de tirants d'eau et de tonnages différents.

Ils devraient être capables d'indiquer l'heure des eaux hautes à l'époque des pleines et des nouvelles lunes; le mouvement des marées au large des divers promontoires et aux embouchures des havres; les moyens d'appliquer la correction à la profondeur d'eau trouvée; les variations des marées dans toutes les parties de la baie; enfin l'heure du changement du courant de la marée dans le centre du chenal et près des côtes.

Il faudrait que l'aspirant aux fonctions de pilote de cette classe démontrât qu'il a des connaissances nautiques voulues pour conduire des voiliers ou des steamers, qu'il est au fait de la règle pour prévenir les abordages (communément appelée "règle de la route"), enfin qu'il fût en état de répondre à toutes les questions que l'examinateur pourrait juger à propos de lui poser.

Quelques-uns des pilotes prétendent qu'ils ont des droits inattaquables en vertu de la loi, droits qui, disent-ils, ont toujours été reconnus depuis que le pilotage a été introduit à Saint-Jean.

La commission est d'opinion que les arguments que les pilotes ont invoqués pour appuyer cette prétention à un monopole exclusif ne sont pas fondés.

D'après les extraits d'actes de l'Assemblée du Nouveau-Brunswick qui ont été communiqués à la commission (*voir* annexe), on voit que la charte de la ville de Saint-Jean fut sanctionnée par la législature en 1786, et que par le statut XXVI George III, chapitre XLVI, les droits et privilèges de la ville de Saint-Jean furent confirmés, après quoi un acte concernant les pilotes, mit en vigueur XXVI George III, chap. LII. Cet acte paraît être le premier qui ait été adopté à Saint-Jean relativement au pilotage.

De 1786 à 1840, les autorités n'exigèrent pas le paiement de droits au delà de l'Ile des Perdrix.

Au chapitre LII de l'acte ci-dessus il est dit: "Dans le cas où le capitaine d'un navire ou vaisseau refuserait d'employer un pilote, si ce dernier peut prouver qu'il lui a offert ses services en temps et lieu, il aura droit de réclamer du capitaine du navire ou vaisseau le plein montant de ses droits de pilotage, à moins que le navire ou vaisseau ne soit enregistré dans le dit port."

On voit par là qu'à cette époque les vaisseaux enregistrés à Saint-Jean étaient exempts des droits de pilotage.

Cet acte fut subséquemment abrogé, et en 1821 un acte imposant des règlements plus efficaces au sujet des pilotes dans les limites de la province du Nouveau-Brunswick fut adopté.

Par cet acte, communément appelé " l'Acte du pilotage du Nouveau-Brunswick", lorsqu'un pilote offrait ses services à un capitaine et que ce dernier les refusait, il avait droit à la moitié des droits. De même en vertu des règlements de pilotage adoptés à Saint-Jean en 1850, si les services d'un pilote étaient refusés et si le navire était enregistré à Saint-Jean, on ne pouvait percevoir que la moitié des droits.

En 1821, il paraîtrait que le pilotage de tous les ports du Nouveau-Brunswick fut pris en considération, mais relativement au port de Saint-Jean aucuns droits ne furent conférés au delà de l'île des Perdrix.

En dehors de cette limite, les autorités jugèrent qu'elles n'avaient aucun contrôle sur les eaux de la baie.

En parcourant les divers actes, on verra qu'il n'est fait nulle part mention de droits en faveur d'une organisation quelconque de pilotes. Rien n'indique que les pilotes aient obtenu un droit absolu à un monopole qui devait se transmettre de génération en génération, et rien ne fait voir que ceux qui ont rédigé la loi aient eu l'intention de lier leurs successeurs et de constituer les pilotes en classe privilégiée.

La prétention des armateurs que les commissaires du pilotage n'ont aucun droit légal de diviser la baie de Fundy en districts et d'exiger des droits de pilotage des navires qui sont hélés dans quelqu'un de ces districts, vu que ces eaux ne sont pas, strictement parlant, dans les limites de la juridiction du Canada,—ne peut guère être prise en considération par la commission et doit être soumise au ministre de la Justice.

Cela soulèvera peut-être, un jour ou l'autre, une question de droits internationaux lorsqu'il s'agira de navires sans pavillons étrangers; et il est dit dans les témoignages que les steamers espagnols cherchent quelquefois à éviter les pilotes lorsqu'ils remontent la baie.

C'est un problème très compliqué que de déterminer le contrôle qui peut être exercé par un Etat sur la partie de la pleine mer adjacente à sa côte, vu qu'il est généralement admis que la pleine mer est la grande route commune pour les navires de toutes nationalités.

Du consentement des gouvernements de toutes les puissances, il a été convenu que la limite de distance en pleine mer à laquelle un Etat peut exercer un contrôle est d'une lieue marine à partir de la ligne d'étiage. La distance d'une lieu marine a jusque dans ces derniers temps été considérée comme équivalent à la portée d'un canon.

Mais les petites baies et les anses restent sous le contrôle du pays dont le territoire y touche. Cependant, il n'en est pas ainsi des enfoncements de terrain qui sont aussi étendus que la baie de Fundy, où, si une ligne était tirée à partir de l'île aux Phoques, pointe S. O. de la Nouvelle-Ecosse, directement à travers l'embouchure de la baie, elle atteindrait le territoire d'une autre nation, les Etats-Unis. Par conséquent, il

semble que ces eaux devraient être considérées comme une route pour les navires de toutes les nations.

Depuis l'acquisition de Gibraltar par l'Angleterre, le gouvernement britannique a toujours contesté au gouvernement espagnol le droit de faire aborder et inspecter par ses croiseurs les navires marchands britanniques lorsque ces derniers se trouvent à plus d'une lieue marine de la côte espagnole. Le gouvernement espagnol a cherché de se justifier d'en agir ainsi en disant qu'il devait protéger son revenu contre les contrebandiers qui faisaient un trafic illicite dans des navires apparemment sous pavillon britannique, avec des certificats de congé irréguliers à bord.

Dans quelques pays, des droits ont été exigés des navires dans le but de défrayer les dépenses nécessaires pour assurer la sûreté de la navigation, telles que celles se rattachant à la construction des phares et à l'entretien de bouées pour indiquer les rochers et les hauts-fonds cachés.

L'entretien des phares, des bouées et des signaux de brume dans la baie de Fundy et sur toutes nos côtes est entièrement à la charge du gouvernement fédéral.

En Angleterre, les navires de toutes classes et de toutes nationalités qui, en se dirigeant vers leurs ports respectifs, passent par des parages où se trouvent des phares, sont tenus de subvenir à leur entretien en payant des droits.

Jusque dans ces derniers temps, des droits de phare ont été imposés sur tous les navires britanniques enregistrés à destination d'un port quelconque du Canada ou de New-York et des autres ports septentrionaux des Etats-Unis pour l'entretien du phare du cap Race, qui a été construit par le gouvernement britannique.

Maintenant le phare du cap Race, bien qu'il soit situé sur la côte sud-est de Terreneuve, se trouve sous le contrôle du gouvernement fédéral, et est entretenu par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Il n'est plus exigé de droits de phare des navires qui passent dans ces parages.

Des droits de phare étaient autrefois imposés sur tous nos paquebots-poste qui se dirigeaient vers le golfe Saint-Laurent par le passage méridional ainsi que sur ceux qui se rendaient à Halifax, à Portland ou à Boston. Et ces droits étaient perçus aux douanes respectives de la Grande-Bretagne, quelle que fût la distance à laquelle les vaisseaux passaient du cap Race et qu'ils vinssent ou non en vue du phare.

Au sujet de l'abolition du pilotage obligatoire, en faveur de laquelle le conseil de commerce, le comité des armateurs et divers témoins se sont si fortement prononcés, la commission désire faire remarquer que ces messieurs ont basé l'opinion qu'ils ont exprimée sur ce qui se passe dans les autres ports du monde, sauf dans ceux qui, à cause de leur nature et des dangers qu'ils offrent à la navigation, ou encore par suite de l'importance du commerce qui s'y fait, exigent un personnel considérable de pilotes ainsi qu'un grand nombre de bateaux-pilotes et d'autres accessoires.

Dans plusieurs ports de la Grande-Bretagne on a adopté un système libre et volontaire, et il paraîtrait que lorsqu'un nouveau district de pilotage est créé on y rend le pilotage non obligatoire, règle générale, et tout annonce qu'une réforme plus radicale dans la loi du pilotage sera effectué un jour ou l'autre.

Dans les ports de ce pays, où le pilotage est obligatoire, les capitaines sont tenus de prendre un pilote à bord ; autrement ils sont passibles d'une amende.

Aux Etats-Unis, la loi est différente, et dans la plupart des ports importants on suit un système obligatoire assez semblable à celui qui est en vigueur à Saint-Jean.

Si l'on prend en considération les circonstances se attachant aux exemptions et autres anomalies ci-dessus mentionnées, on devra admettre qu'un changement dans la loi de pilotage de Saint-Jean est devenu nécessaire, et l'agitation qui s'est produite dans le public indique que ce changement ne peut être plus longtemps retardé. Si la question n'est pas résolue d'une manière satisfaisante, l'affaire reviendra sans doute sur le tapis dans un avenir rapproché, et le système actuel sera probablement attaqué d'une manière encore plus rigoureuse.

Il paraît évident que les difficultés dans l'application de la loi du pilotage, sur lesquelles la commission désire attirer l'attention du ministre, ne peuvent disparaître qu'avec le système de paiement obligatoire des droits en vigueur à l'heure qu'il est, vu qu'il est impossible de concilier les principes de la justice avec une loi qui impose des droits de pilotage à quelques navires, et en exempte d'autres pour certaines raisons. Un pareil système est évidemment injuste, et il n'est pas étonnant que ceux qui en ont souffert se soient fortement plaints.

Bien que cette commission, après avoir mûrement délibérée, en soit venue à la conclusion de recommander au ministre de la Marine et des Pêcheries que le système de pilotage obligatoire actuellement en vigueur à Saint-Jaan soit aboli et remplacé par un service volontaire, et que, le personnel des pilotes commissionnés soit réduit de 28—nombre actuellement sur le rôle—à au moins 20, ce qui répondrait probablement à tous les besoins,—elle est d'opinion que cela ne peut se faire sans que l'on tienne compte de la position dans laquelle vont se trouver quelques-uns des pilotes.

Ces hommes ont été nommés en vertu de certains statuts et devraient être traités avec justice et équité.

Les pensions actuelles devraient être payées aux pilotes en retraite, aux veuves et aux enfants.

Ceux qui sont avancés en âge et exténués ne devraient pas être abandonnés, et ceux dont les services ne seront plus requis devraient recevoir un dédommagement.

Les pilotes sont un corps d'hommes respectables qui ont sans doute rendu des services dans le port. Ils se sont consacrés exclusivement à leur métier, et la plupart d'entre eux ne pourraient probablement gagner leur vie, dans le cas où le pilotage serait aboli, qu'avec la pêche. Bien que, de l'avis de quelques personnes, ils n'aient pas exposé leur cas devant le public avec la prudence voulue, on ne peut leur refuser le privilège de donner les raisons pour lesquelles, selon eux, le système actuel devrait être continué et de faire valoir leurs droits, si un changement quelconque doit être effectué.

Les pilotes ont bien fait de se concerter pour protéger leurs intérêts lorsqu'il a été proposé par une importante classe de la communauté d'abolir le système qui leur a procuré un moyen d'existence.

La commission ne considère pas cependant que les arguments qu'ils ont invoqués pour appuyer leurs prétentions soient assez forts pour persuader le public que le système de pilotage devrait être maintenu tel qu'il qui existe à l'heure qu'il est

Etant donné que les personnes qui sont opposées au système de paiement obligatoire des droits de pilotage ne désirent pas se passer entièrement de pilotes, mais veulent seulement un peu de concurrence dans le service, il semble que les opinions de ces personnes devraient être adoptées, et que le pilotage devrait être rendu volontaire dans la baie de Fundy et à Saint-Jean. Il est probable que les bons pilotes ne souffriraient pas du changement, vu qu'un grand nombre de capitaines de navires profiteraient sans doute de leurs services, comme ils le font dans beaucoup d'autres ports, et le grief qui existe depuis si longtemps disparaîtrait.

La commission est d'opinion, cependant, qu'il serait tout à fait injuste de mettre fin, par un acte arbitraire, à un système qui subsiste depuis si longtemps, sans s'occuper des intérêts des personnes concernées.

La commission ayant décidé de recommander au ministre de la Marine et des Pêcheries que le système de paiement obligatoire des droits de pilotage, comme il existe à l'heure qu'il est au port de Saint-Jean, N.-B., soit aboli, à l'honneur de proposer les changements suivants.

(1) *Etablissement d'une nouvelle commission de pilotage et d'un personnel efficace de pilotes.*

La commission de pilotage, telle que constituée à l'heure qu'il est, cessera d'exister à l'expiration de 5 ans, temps accordé pour préparer l'abolition finale du système actuel (la date devant être fixée par le ministre de la Marine et des Pêcheries), et sera remplacée par une nouvelle commission, composé de 5 membres.

Un des membres sera nommé par le gouvernement fédéral et sera le président de la commission de pilotage.

Un autre sera nommé par le maire et la municipalité de la ville de Saint-Jean.

Un autre par les armateurs de Saint-Jean.

Un autre par le conseil de commerce.

Un autre par les pilotes.

Les commissaires resteront 3 ans en fonctions.

On offrira à M. J. U. Thomas, le secrétaire de la commission actuelle, la charge de secrétaire de la nouvelle commission.

La commission de pilotage, telle que constituée ci-dessus, aura les mêmes pouvoirs que la commission actuelle pour accorder des permis à ceux qui auront subi un examen avec succès, tenir des enquêtes sur les accidents, suspendre ou annuler les permis, etc., le tout sujet à l'approbation du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le nombre des pilotes sera réduit de 28 à 20, et ils devront tenir en commission 3 bateaux-pilotes de pas moins de 30 tonneaux de port à partir du 1er mai jusqu'au 30 novembre de chaque année, et deux pendant les autres mois.

Tout pilote faisant partie du personnel actuel qui ne désirera pas rester dans le nouveau service devra envoyer son nom au ministère de la Marine et des Pêcheries, à Ottawa, dans les trois mois d'une date qui sera fixée par le ministre.

Il ne sera permis à aucun pilote non commissionné de conduire un voilier ou un steamer dans le port de Saint-Jean ni dans une partie quelconque de la baie de Fundy tombant sous la juridiction de la province du Nouveau-Brunswick, à moins qu'un pilote commissionné ne puisse être obtenu.

Les aspirants aux fonctions de pilote devront à l'avenir remplir les conditions suivantes :—

(*a*) Ils devront avoir servi 5 ans comme apprentis ou matelots à bord d'un bateau-pilote croisant dans la baie de Fundy, et ils devront pendant cet espace de temps avoir fait 3 voyages comme matelots ou officiers-cadets à bord d'un navire gréé en carré à destination de l'Europe, ou avoir servi un an dans la marine à bord d'un navire gréé en carré de pas moins de 300 tonneaux au cours d'un voyage au sud de la latitude 30°.

Tous les apprentis qui auront servi pendant un espace de temps quelconque ou qui servent à l'heure qu'il est à bord d'un bateau-pilote enregistré dans le port de Saint-Jean seront admis à subir l'examen sous l'empire des nouveaux règlements.

(*b*) Les capitaines de navires britanniques enregistrés qui auront commandé pendant l'espace de 12 mois un voilier gréé en carré de pas moins de 300 tonneaux et qui seront pourvus d'un certificat de capacité pourront être choisis pour remplir les places vacantes, pourvu qu'ils aient fait 5 voyages en dehors du port de Saint-Jean dans un espace de temps et en une qualité quelconques.

(*c*) Tous les candidats devront passer un examen, touchant leurs capacités et leur connaissance de la baie de Fundy et du port de Saint-Jean, devant deux examinateurs compétents, qui devront être des marins et qui seront nommés par les commissaires du pilotage et approuvés par le ministre de la Marine et des Pêcheries.

(*d*) Les examens seront de concours, et le candidat qui aura le plus de connaissances sera choisi pour remplir la place vacante.

(*e*) Deux examens auront lieu à Saint-Jean, tous les ans, savoir, aux mois de mars et de septembre, pourvu qu'il y ait des candidats.

(*f*) Un apprenti qui désirera obtenir une commission de pilote lamaneur devra faire une demande à cet effet, par écrit, un mois avant la date fixée pour son examen et payer le droit voulu. S'il échoue à son premier examen, il ne sera pas tenu d'en subir un second avant l'expiration de 6 mois à partir de la date de son échec.

La moitié du droit primitif devra être payée pour un second examen.

Les capitaines de navires qui se présenteront comme candidats aux places vacantes devront payer le double du droit exigé des apprentis avant de pouvoir être examinés.

Les droits relatifs aux examens devront être déterminés par la commission du pilotage et indiqués dans les règlements; ils seront perçus et il en sera disposé de la manière ci-après mentionnée.

(*g*) Tous les candidats devront passer un examen pour montrer qu'ils peuvent distinguer les couleurs.

(*h*) Il est recommandé que les pilotes commissionnés qui voudront conduire dans la baie de Fundy des navires construits en fer ou en acier démontrent qu'ils connaissent la cause de la déviation du compas et qu'ils peuvent appliquer la déviation sur la route du compas d'un navire en se servant de la carte de déviation.

(*i*) Avant qu'un pilote puisse obtenir une commission, il devra fournir deux cautions qui seront approuvées par la majorité des commissaires et qui garantiront qu'il remplira fidèlement ses devoirs et observera les règles, règlements et décisions de la commission du pilotage.

Le montant de ces cautionnements devra être déterminé par la nouvelle commission.

Les pensions actuelles continueront d'être payées aux pilotes, à leurs veuves et à leurs enfants.

Voici les pensions qui ont été payées, en 1894, aux pilotes, à leurs veuves et à leurs enfants:—

Six pilotes	$ 966 67
Sept veuves	584 00
Trois enfants	50 00
	$1,600 67

La somme nécessaire pour le fonds des pensions et les dépenses courantes du bureau a été généralement réalisée en déduisant 25 sous par pied sur les droits de pilotage prélevés sur les navires en route pour la mer et au moyen de droits exigés pour les commissions des pilotes et des bateaux-pilotes, d'amendes imposés aux pilotes, etc.

Le montant dépensé, l'année dernière, pour les dépenses du bureau, les funérailles des pilotes décédés, les appointements du secrétaire, l'audition des comptes, etc., a été de $988.55.

Le 31 décembre 1894, une somme de $8,887.70 se trouvait déposée à la banque au crédit de la commission du pilotage et portait intérêt à 3½ pour 100.

Ce fonds s'est accumulé d'année en année, et l'intérêt peut occasionnellement être employé à payer les pensions aux pilotes, à leurs veuves et à leurs enfants.

Le fonds en question n'est cependant touché que lorsque la déduction sur les droits de pilotage exigés des navires en route pour la mer n'est pas suffisante pour faire face aux obligations.

Le montant ci-dessus mentionné appartient aux pilotes actuels ainsi qu'aux veuves et aux enfants des pilotes décédés; il faudra probablement le partager entre eux si un changement dans le système a lieu, et ils le désirent. Si cela se fait, chacun recevra une somme proportionnée au temps qu'il aura servi; mais les parts de ceux qui feront partie du personnel des pilotes, une fois le système modifié, pourraient former le noyau d'un nouveau fonds de pensions, qui serait administré par les commissaires du pilotage, comme à l'heure qu'il est, et que l'on maintiendrait au moyen d'une retenue sur les gains annuels des pilotes.

On pourrait imposer une légère taxe sur le tonnage de tous les navires entrant dans le port de Saint-Jean ; il faudrait que cette taxe, qui serait payée une fois par année par chaque marin, fût suffisante pour maintenir aux taux actuels les pensions des pilotes, veuves et enfants qui pourront être sur la liste à l'expiration des 5 ans.

Cette taxe serait abolie lorsque les personnes dépendant du fonds des pensions seraient mortes ou auraient trouvé un autre moyen d'existence.

En imposant une taxe sur le tonnage des navires et en prélevant en outre une somme peu élevée d'autres sources, on viendrait à bout de réaliser, tous les ans, un montant considérable, à même lequel les pilotes qui auraient quitté le service seraient dédommagés.

Il est probable que la somme perçue et disponible pour les fins ci-dessus mentionnées serait suffisante pour répondre à tous les besoins en cas de changement de système.

Dans le cas contraire, la somme requise pour combler le déficit pourrait être empruntée d'une banque, et le remboursement de cette somme garanti par la taxe sur le tonnage des navires, ce qui serait juste et équitable.

Après que cet emprut aurait été remboursé et tout l'intérêt payé, on ferait disparaître la taxe sur le tonnage des navires. Ou encore, le montant nécessaire pourrait être temporairement emprunté sur le fonds disponible pour le paiement des pensions actuelles. A l'expiration des 5 ans, la commission considère que le système de paiement obligatoire des droits de pilotage pourrait être aboli après qu'avis en aurait été régulièrement donné aux pilotes.

(2.) *Comment on devrait en agir à l'égard des pilotes dont les services ne seraient plus requis en cas de changement de système.*

Si la loi est changée, l'on devra se dispenser des services d'un certain nombre de pilotes, mais la difficulté qui se présente est de savoir comment le choix pourra se faire.

Sans doute, il y a à l'heure qu'il est des pilotes qui n'exercent pas régulièrement leur métier et qui, moyennant une légère gratification, consentiraient à quitter le service.

Trois des pilotes—R. Cline, âgé de 70 ans ; E. J. Fletcher, agé de 68 ans, et W. Leahy, âgé de 66 ans—pourraient être forcés de remettre leurs commissions en vertu de la loi actuelle, mais, d'après l'article 32 de l'Acte du Pilotage, les autorités peuvent leur accorder de nouvelles commissions d'année en année.

Il y a 7 autres pilotes—C. Davy, âgé de 59 ans; J. McPartland, âgé de 61 ans ; J. Sproule, âgé de 59 ans ; J. Doyle, âgé de 58 ans; J. L. Sherrard, âgé de 61 ans; P. F. Doody, âgé de 55 ans, et R. Thomas, âgé de 54 ans.

Sur ces 10 polotes, 8 devront être mis à la retraite, ou plutôt 5, vu que l'on pourra se dispenser de suite des services de trois d'entre eux.

Il est tout probable que quelques-uns des pilotes se retireront du service avant l'expiration de 5 ans, et il sera alors facile de faire le choix.

Il est aussi possible qu'un ou deux d'entre eux chercheront de l'emploi ailleurs.

Ceux qui quitteront le service à cause de leur âge auront droit à leurs pensions aux taux actuels. Quelques-uns d'entre eux sont encore forts et vigoureux et sont parfaitement en état de remplir leurs devoirs.

La commission recommande qu'un léger droit de 2 sous par tonneau soit imposé sur tous les vaisseaux sous pavillon étranger, et qu'un droit d'un sou par tonneau soit prélevé sur tous les navires enregistrés dans la Grande-Bretagne, sauf seulement sur les petits bateaux en bois jusqu'à 50 tonneaux,—ces droits devant être augmentés si on le juge nécessaire.

Ces droits seraient prelevés sur chaque navire, une fois par année, par le percepteur de la douane, et tomberaient dans le fonds des pilotes.

Les armateurs ne se sentiraient pas beaucoup de ces droits.

Tous les navires qui emploieraient des pilotes paieraient le plein montant des droits de pilotage, comme à l'heure qu'il est, et seraient exempts du droit de tonnage.

Les vaisseaux qui seraient hélés par des pilotes et n'accepteraient pas leurs services paieraient la moitié des droits de pilotage à leur arrivée à Saint-Jean.

Les capitaines de navires enregistrés à Saint-Jean pourraient subir un examen pour le pilotage dans la baie de Fundy, et s'ils étaient jugés compétents on leur accorderait une commission pour piloter leurs propres navires. Ils paieraient un droit annuel pour leurs commissions et seraient exempts du paiement des droits de pilotage, qu'ils fussent hélés ou non. Le montant de ce droit annuel serait fixé par les commissaires du pilotage.

La Compagnie Internationale de steamers, dont les navires sont enregistrés et possédés aux Etats-Unis, devrait contribuer $1,000 par année pendant 5 ans pour l'abolition du pilotage obligatoire, selon la déclaration faite par son agent, M. Lackler, à la commission d'enquête.

En considération du paiement de cette somme en versements trimestriels au secrétaire de la commission du pilotage, les navires de cette compagnie seraient exempts du droit de tonnage et des droits de pilotage.

Tous les voiliers enregistrés à Saint-Jean, jusqu'à 300 tonneaux, seraient exempts des droits de pilotage mais seraient soumis au droit de tonnage, à moins que le capitaine ne fût muni d'une commission de pilote.

Tous les chalans chargés de houille ou de bois, à la touée de remorqueurs à vapeur, seraient exemps des droits de pilotage, mais seraient assujétis au droit de tonnage, et tous les steamers naviguant dans la baie de Fundy d'un port à un autre, avec des passagers ou des marchandises à bord, seraient aussi tenus de payer le droit de tonnage.

1894—Montant brut des droits de pilotage reçus des navires de toutes classes en 1894......................	$21,415 80
Moins 25 sous par pied déduits pour les pensions sur les droits de pilotage imposés sur les navires en route pour la mer......	1,581 26
	$19,834 54

En répartissant ce montant parmi tous les pilotes, on arriverait à une moyenne de $783 pour chacun d'eux; mais on remarque dans le rapport annuel du secrétaire qu'il y a une grande différence dans les gains des pilotes, qui varient de $1,432 à $189, cette dernière somme étant la plus faible qui soit réalisée par un pilote dans le cours de l'année.

Il y a 5 pilotes qui gagnent plus de $1,000 chacun et 5 dont les gains sont de moins de $400.

Estimation de ce que coûtent aux pilotes l'achat et l'entretien de leurs bateaux:—

Dépense première pour 6 bateaux, $22,400.	
Dix pour cent de dépréciation........	$2,240 00
Dépenses annuelles pour entretien, pension et gages....	6,720 00
	$9,960 00

Si l'on déduit du montant de $19,834.54 ci-dessus mentionné cette somme de $8,960 pour usure, il restera $10,874.54 comme montant net à diviser parmi les 28 pilotes, soit seulement une moyenne de $388 de gains par année pour chacun d'eux.

Comme le conseil du commerce et le comité des armateurs ont recommandé que les droits de pilotage soient imposés sur le tonnage enregistré des navires au lieu de l'être sur le tirant d'eau, et que quelques-uns des pilotes paraissent être en faveur de la chose, la commission considère que ce changement devrait être effectué.

Les droits imposés sur le tirant d'eau de chacun des navires durant l'année 1894 ont produit la somme de $21,415.80.

Le tonnage total de ces navires était de 288,206 tonneaux, ce qui donne une moyenne de 13.45 par tonneau, mais il serait probablement nécessaire d'adopter une échelle mobile de taux, en justice pour les navires d'un fort tonnage.

La moyenne des gains annuels de tous les pilotes pendant les 10 ans finissant le 31 décembre 1885 a été de $24,093.50, et à partir du 1er janvier 1886 jusqu'au 1er janvier 1894, de $22,625.54, ce qui représente une diminution de $1,467.96 pendant ce dernier espace de temps.

Trois cents navires britanniques ont payé $15,800.83, et 172 navires étrangers $5,614.97.

Ces navires se composaient de 285 goélettes, 16 bricks et brigantins, 34 navires, 74 barques et barquentines et 69 steamers—dont 61 étaient de nationalité britannique.

L'extension de l'exemption des droits de pilotage aux navires enregistrés en Canada, de 125 à 300 tonneaux, a été fortement recommandée.

Il a été fait 84 voyages par des navires de ce tonnage en 1893; leur port total était de 16,318 tonneaux. Les droits de pilotage sur ces navires à 13.45 sous s'élèveraient à $2,194. Si l'on déduit cette somme du montant de $19,834.54 ci-dessus mentionné, il ne restera que $17,640.54 à distribuer parmi les pilotes, soit $630 pour chacun d'eux.

Par suite de la réduction que subiraient les recettes dans le cas où les navires canadiens de 300 tonneaux seraient exemptés des droits de pilotage, la somme

réalisée en retenant, pour les pensions, etc., 25 sous par pied sur les droits imposés sur les navires en route pour la mer, serait beaucoup moindre qu'auparavant, et il serait probablement nécessaire d'y ajouter l'intérêt produit par l'argent déposé à la caisse d'épargnes.

Si le nombre des pilotes était réduit de 28 à 20, ce qui pourrait se faire graduellement, et si l'on établissait deux postes extérieurs, l'un dans le chenal du sud et l'autre à un endroit quelconque au nord, ainsi qu'un poste intérieur sur l'île des Perdrix pour le port, le nombre des bateaux-pilotes pourrait être réduit à trois, ce qui diminuerait les dépenses de ce chef de moitié de ce qu'elles sont aujourd'hui.

Tout en admettant l'utilité pour les navires de postes fixes où des pilotes pourraient toujours être trouvés, comme il en existe dans plusieurs pays, la commission croit devoir faire remarquer que, d'après les déclarations de quelques-uns des témoins, le système actuel a provoqué la concurrence parmi les pilotes.

Bien que sous le présent régime l'activité des pilotes ait pu être stimulée, il n'en est pas moins vrai qu'il n'existe aucun poste où les capitaines puissent trouver des pilotes lorsqu'ils en ont besoin.

En outre, après avoir comparé le nombre des pilotes et leurs gains annuels avec ce que leur a coûté l'achat de leurs six bateaux, la commission considère que l'établissement de postes fixes serait non seulement avantageux pour les navires, mais encore éviterait aux pilotes eux-mêmes beaucoup de dépenses inutiles.

La commission s'est efforcée de conduire cette enquête avec impartialité et d'obtenir tous les renseignements possibles.

Un grand nombre de témoins ont été interrogés et plusieurs documents se rattachant au sujet de l'enquête ont été attentivement examinés.

Trente-huit séances ont été tenues pendant le cours de l'enquête.

Rien dans les témoignages ne fait voir que les commissaires du pilotage n'aient pas rempli leurs devoirs conformément à l'Acte qui les régit. Les relevés voulus ont été régulièrement transmis au ministère de la Marine, et toutes les affaires conduites de la manière qu'elles devraient l'être.

Les commissaires auraient dû peut-être s'assurer avec plus d'exactitude de l'age des pilotes, mais il est probable que plusieurs d'entre eux n'auraient pu fournir des certificats réguliers de naissances.

Il faut dire, cependant, que le plus agé des pilotes est peut-être le plus capable de tout le corps, et qu'il s'est fait une réputation enviable parmi les marins et les marchands.

La commission est d'opinion qu'il eût été préférable de permettre aux membres de la presse de suivre les enquêtes lorsqu'il s'agissait de questions dans lesquelles le public était vivement intéressé.

Les assemblées ordinaires peuvent être tenues privément, vu que d'habitude il ne s'y passe rien qui puisse attirer particulièrement l'attention du public.

C'est sans doute une sérieuse sauvegarde que d'admettre les membres de la presse dans toutes les occasions importantes, de manière à ce que les opinions de tous puissent être critiquées.

C'est là, cependant, une question à décider par les commissaires eux-mêmes, et ils sont responsables de leurs actes.

La commission, avant de terminer le présent rapport, désire recommander que les mesures nécessaires soient prises pour effectuer les changements nécessaires aussitôt que possible :—

1. Les steamers ne devraient pas être tenus de payer des droits plus élevés que les voiliers.

2. Les chalans chargés de houille ou de bois et partant d'un des ports de la baie de Fundy pour Saint-Jean, à la touée de remorqueurs à vapeur, ne devraient pas être contraints de payer des droits de pilotage, mais ils devraient être assujettis au droit de tonnage jusqu'à ce que ce droit ait été aboli.

3. Tous les steamers enregistrés à Saint-Jean ou naviguant dans une partie quelconque de la baie de Fundy et transportant des marchandises ou des passagers, devraient être tenus de payer le droit de tonnage, sauf les steamers de la Ligne Internationale, qui paieront $1,000 par année, par versements trimestriels, comme il vient d'être dit.

4. Trois postes de pilotes devraient être établis dans la baie de Fundy : un sur l'île des Eglantiers (*Brier*), un autre à un endroit propice dans le chenal du Nord, et le troisième sur l'île des Perdrix,—les détails au sujet de ces postes devraient être arrangés par les commissaires du pilotage.

5. La commission croit aussi qu'une chaloupe à vapeur serait nécessaire pour le poste de l'île des Perdrix.

En terminant, la commission désire reconnaître la courtoisie dont ont fait preuve les membres du conseil de commerce et du comité des armateurs, les savants avocats des parties ainsi que tous ceux qui ont été mêlés à l'enquête.

W. H. SMITH, *M. R.*
Commissaire.

J'approuve entièrement le présent rapport.

BLOOMFIELD DOUGLAS, *M. R.*

SUPPLÉMENT DU RAPPORT.

ASSURANCE.

La commission a étudié la question de savoir si l'assurance sur les navires dans le port de Saint-Jean serait affectée par l'abolition du pilotage obligatoire ou l'extension du principe de l'exemption de droits, et l'on verra par les témoignages de plusieurs agents de compagnies d'assurances que les polices,—dont les formules se trouvent à l'annexe,—ne contiennent pas de conditions spéciales en ce qui concerne l'emploi ou le non-emploi de pilotes.

Les assureurs paraissent laisser cette affaire entièrement au choix des propriétaires ou capitaines de navires.

La commission est par conséquent d'opinion que l'abolition partielle ou complète du pilotage obligatoire n'affecterait pas la question des taux d'assurance sur les navires, surtout lorsqu'on saurait qu'un personnel de pilotes compétents est maintenu pour aider les capitaines de navires en cas de besoin.

BRUME.

Un relevé comparatif au sujet de la brume sur la côte de la Nouvelle-Ecosse et dans la baie de Fundy sera donné par le capitaine Douglas, qui est actuellement occupé à inspecter de nouveau la baie de Fundy et à étudier ses marées et ses courants dans le but de préparer un nouveau routier pour l'usage des marins.

Ce relevé sera donné avec le rapport de M. Douglas au ministre de la Marine et des Pêcheries.

TÉMOIGNAGES.

THOMAS TRAYNOR, ayant prêté serment, dit :—

Je suis un pilote commissionné pour le port de Saint-Jean, N. B., et j'exerce mon art depuis le mois d'octobre 1874.

J'ai fait 5 ans d'apprentissage et j'ai été engagé en 1868.

Je n'ai pas fait de voyages à la mer pendant mon apprentissage, mais j'en ai fait avant et après—comme mousse—à bord d'un voilier et d'une barge partant de Saint-Jean. Le voilier était enregistré dans le port de Philadelphie et la barge dans le port de Pictou.

Je suis né à Saint-Jean et j'ai 42 ans.

J'ai fait mon apprentissage à Saint-Jean. J'ai servi à bord de bateaux-pilotes avec mon maître.

Durant mon apprentissage, mon maître m'a permis de servir à bord de cabotiers.

J'avais un engagement régulier dans le temps et j'ai été engagé par le conseil municipal.

Mon maître m'a permis de faire le service à bord de cabotiers vu qu'il n'avait pas de bateau une partie du temps.

Durant cette période de temps, j'ai rempli la charge de matelot, et pendant quelque temps celle de second à bord de la goélette *Ernest.* J'étais régulièrement inscrit sur le rôle de l'équipage.

Ma paye sur ce vaisseau variait entre $15 et $20 par mois—c'étaient là les gages courants.

Je ne remettais pas l'argent que je touchais à mon maître, vu qu'il ne voulait pas l'accepter, mais il aurait pu l'exiger. Il ne me payait pas dans le temps.

J'ai servi environ 12 mois dans le cabotage au cours de mon apprentissage.

Je n'ai pas passé d'examen comme second, vu que la chose n'était pas exigée à cette époque.

Après avoir terminé mon apprentissage, j'ai fait plusieurs voyages en mer, comme matelot, à bord d'un voilier et de deux barques.

J'ai subi mon examen comme pilote dans la ville de Saint-Jean devant A. C. Smith (alors maire), deux échevins (H. Duffel et John Carr), deux gardiens du port (Augustus Quick et R. J. Leonard), le capitaine du port (C. S. Taylor), et deux pilotes lamaneurs.

M. Quick, vieux capitaine au long cours, était le principal examinateur.

L'examen a été par écrit et de vive voix, et a été conduit de la manière ordinaire.

Vers l'époque où j'ai subi mon examen, il y a eu un changement dans le service du pilotage. La direction de ce service a été enlevée au conseil municipal de Saint-Jean et confiée à une commission. Ce changement a été effectué, je crois, en vertu des dispositions de l'Acte de la Confédération.

Une fois l'examen subi, j'ai reçu mon certificat et l'on m'a accordé une commission.

J'ai jugé l'examen suffisant pour la baie de Fundy et le havre de Saint-Jean.

Sept commissaires et un secrétaire ont été nommés en vertu des nouveaux règlements, et les commissaires ont été chargés de remplir les fonctions d'examinateurs.

Aucun marin ne faisait partie de la commission lorsqu'elle a été tout d'abord organisée.

On a choisi le capitaine du port pour être l'un des examinateurs parce qu'il était un marin.

Tous les apprentis, que je sache, ont reçu des commissions.

Les pilotes, lorsqu'ils ont été tout d'abord commissionnés, n'ont pas été considérés comme capables de prendre charge des gros navires, mais ont été restreints aux navires tirant 12 pieds d'eau et n'excédant pas 500 tonneaux de port.

J'ai toujours consulté le capitaine avant de faire un changement dans la route.

En été, les bateaux-pilotes se tiennent généralement entre l'île des Eglantier (*Brier*) et le cap Sable, île des Phoques, c'est dans ce que nous appelons le chenal du Nord; et en hiver, les bateaux qui autrefois croisaient dans le chenal du Sud se rendent jusqu'à la pointe Lepreau, Musquash et l'île des Perdrix.

Un capitaine de navire n'est jamais certain de trouver un pilote une fois rendu à l'île des Eglantiers, mais les pilotes se tiennent aussi loin que possible à cause de la concurrence.

Je ne me rappelle pas avoir jamais vu un routier pour la baie de Fundy.

Les capitaines de navires au longcours ont besoin de pilotes près de l'île des Eglantiers.

J'ai abordé un navire près du cap Sable.

Il n'y a pas de postes fixes pour les pilotes ni aucun endroit assigné par les autorités où les navires puissent toujours trouver des pilotes.

Je ne crois pas qu'un capitaine ou second pût acquérir dans le cabotage assez d'expérience pour devenir un pilote aussi capable que s'il eût fait son apprentisage.

Les capitaines des caboticrs pilotent leurs navires lorsqu'ils se dirigent vers le havre ou qu'ils en partent, et il ne leur est arrivé que peu d'accidents.

Il est arrivé deux ou trois accidents à des navires de la ligne internationale qui étaient pilotés par leurs capitaines.

Nous avons 28 pilotes à l'heure qu'il est, et je crois que nous pourrions nous tirer d'affaire avec moins, mais cela dépend du commerce.

Il n'y a qu'un seul pilote sur la liste qui ne prend pas son tour; tous les autres font régulièrement le service.

Les bateaux partent avec trois ou quatre pilotes à bord, et lorsque les services de tous les pilotes ont été retenus, ils reviennent.

Aucun navire ne peut obtenir son congé avant que des arrangements aient été faits avec le secrétaire de la commission.

Nous nous dirigeons vers le navire que nous nous proposons de piloter à bord d'un petit bateau qui est remorqué ou hissé, selon le cas.

J'ai déjà piloté des navires jusqu'à l'île des Phoques, cap Sable, et dans ces occasions je me suis embarqué dans un des bateaux-pêcheurs qui croisaient dans les environs.

Je n'ai pas à consulter le secrétaire, mais je fais mes arrangements avec le capitaine qui veut se faire conduire dans le district extérieur.

J'ai l'habitude de demander au capitaine comment il se propose de payer mes droits de pilotage, et s'il me donne un ordre valable sur l'armateur, je descends la baie avec lui; sinon, je me rends à terre à bord de mon bateau.

Je sais que des pilotes ont été engagés par des capitaines contrairement au désir des armateurs.

D'après les règlements, je ne pourrais accepter moins que le droit régulier.

Lorsque je pilote un navire dans le district extérieur, je considère que j'ai la même responsabilité que si je le pilotais dans le premier ou tout autre district.

Je n'ai jamais eu à donner caution et aucun des autres pilotes n'y a été tenu non plus. La chose n'est pas exigée par nos règlements.

Lorsque les circonstances nous y forcent, nous nous rendons jusqu'à l'île des Phoques et au cap Sable, mais aucun des pilotes ne va jusque-là sans qu'on lui paye un droit supplémentaire.

Je ne suis jamais descendu la baie dans un vaisseau en route pour la mer pour tâcher de découvrir un navire arrivant et de m'y embarquer.

Je n'ai pas été requis de passer un autre examen depuis 1874, alors que nous sommes tombés sous le nouvel Acte du Pilotage.

Je n'ai jamais subi d'examen pour montrer que je savais distinguer les couleurs. Je n'ai pas non plus été examiné sur la déviation du compas, mais je crois être capable d'appliquer cette déviation.

J'ignore si le capitaine Quick, qui m'a examiné, était ou non commissionné. Il peut se faire qu'il eût un certificat de service.

Une fois, si je me rappelle bien, j'ai fait échouer un brick sur la barre à l'entrée du port de Saint-Jean, mais c'est le seul accident qui me soit arrivé depuis que j'exerce l'art de pilote.

Je vois que les goélettes qui sont employées au cabotage pourraient, si leur service était régulier, faire 8 ou 9 voyages entre notre port et New-York ou les autres ports américains.

Les navires de 200 tonneaux tirent environ 11 pieds d'eau.

Les capitaines qui commandent les cabotiers sont d'assez bons pilotes.

Il n'a jamais été fait, que je sache, d'arrangement par lequel des capitaines de cabotiers pourraient, moyennant le paiement d'un droit à un pilote, continuer leur route sans lui.

J'ignore si c'était la coutume suivie il y a 7 ou 8 ans.

Il n'y a aucun règlement qui oblige les pilotes à se tenir dans les bateaux-pilotes ni à croiser dans une partie quelconque de la baie. Nous croisons dans les parages où nous sommes le plus exposés à rencontrer des navires ; et lorsque le temps est brûmeux nous nous tenons dans les environs du port, où nous avons plus de chance de trouver des navires que dans le bas de la baie.

J'ai toujours compris que la limite orientale du premier district s'étendait jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick et s'arrêtait à Quaco.

Après l'enquête tenue au sujet du *Tanjore*, le capitaine a été suspendu par la cour pendant six mois, et le second, qui avait un certificat de capitaine, a été aussi suspendu pendant 6 mois, mais sur la recommandation de la cour, le ministre de la Marine lui a accordé un certificat de second pendant l'intervalle.

Je ne crois pas qu'un pilote pourrait rester sur la côte pendant un espace de temps quelconque et y exercer une industrie étrangère à son art sans en donner avis et sans remettre sa commission. Il y a dans les règlements une disposition à cet effet.

Les pilotes ne sont pas tenus de faire rapport ni d'inscrire leurs noms dans le livre du pilotage à des époques déterminées.

Il est vrai qu'un des pilotes cessa pendant 2 ou 3 ans de naviguer dans son bateau et se servit tout ce temps-là d'une chaloupe pour accoster les navires. Mais il lui fallut payer sa part des dépenses d'usure de son bateau.

Il n'y a aucun règlement qui exige que les pilotes tiennent un ou plusieurs bateaux dans une croisière particulière à un moment donné ou en tout temps, et il n'y a non plus aucun règlement qui veut que les bateaux-pilotes croisent lorsque la mer est grosse.

Un grand nombre de navires étrangers, lorsqu'ils se dirigent vers les ports dans le haut de la baie, emploient quelquefois un pilote de Saint-Jean jusqu'à ce qu'ils aient rencontré le pilote régulier de ce port où ils vont.

Je crois qu'un navire à la remorque aurait à payer les droits de pilotage. Les chalans sont tenus d'en payer.

J'ai vu des chalans sous voiles, mais je ne sais pas s'ils pourraient naviguer à l'aide de leurs voiles seulement. Ils auraient pu marcher assez bien avec un bon vent. Une fois, j'ai vu un remorqueur laisser deux chalans près de l'embouchure du havre, et ils ont pu continuer leur route seuls.

Règle générale, les steamers qui viennent dans notre port payent plus en proportion que les voiliers.

C'est parce qu'ils portent une cargaison beaucoup plus forte. Un grand steamer peut porter une cargaison double de celle d'un voilier.

J'ai compris que les marchands de Saint-Jean avaient demandé aux commissaires du pilotage d'imposer des droits plus élevés sur les steamers que sur les voiliers.

On a établi un système de concurrence parmi les pilotes pour les porter à se tenir aussi loin que possible et à croiser jusqu'à la limite extérieure.

Grâce à ce système les pilotes sont toujours au guet des navires, qui eux cherchent la plupart du temps à leur échapper.

Lorsque le temps est beau, les bateaux-pilotes sont souvent obligés de faire la chasse aux navires pour pouvoir les accoster.

En vertu des règlements du conseil municipal, tous les navires qui se dirigeaient vers un port étranger ou qui en arrivaient, s'ils étaient enregistrés au Nouveau-Brunswick, et tiraient plus de 6 pieds d'eau, étaient tenus au paiement de la moitié des droits de pilotage lorsqu'ils ne prenaient pas de pilote, mais ils devaient payer le plein montant des droits lorsqu'ils en prenaient un.

Tous les navires des autres provinces qui commerçaient en dehors de la baie et les navires étrangers payaient le plein montant des droits de pilotage.

Les steamers de la Ligne Internationale ne payaient jamais de droits de pilotage lorsqu'ils venaient dans ce port. C'étaient les seuls navires étrangers exemptés.

Tous les navires qui commerçaient dans la baie et les petites goélettes étaient exempts de droits.

Tous les vaisseaux gréés en carré payaient des droits de pilotage, même lèges.

Contre-interrogé par M. Skinner :

Un chalan peut, je crois, prendre la cargaison de huit goélettes, plus ou moins, et peut être manœuvré par environ 4 hommes.

L'emploi des chalands n'a pas beaucoup affecté les gains des pilotes, vu que les goélettes qui faisaient le service avant que les chalans ne vinssent en usage étaient généralement exemptes des droits de pilotage.

Un chalan peut porter environ 900 tonnes de houille.

Si je me trouvais au poste et qu'une tempête éclatât, j'y resterais tant qu'il serait possible d'accoster un navire ; ensuite j'irais chercher un abri quelque part.

Je ne serais pas forcé de rester au poste en vertu des règlements.

Lorsque nous croisons dans le district inférieur nous rencontrons quelquefois des navires dont les capitaines désirent s'assurer nos services, et aussi des navires de Saint-Jean dont l'équipage cherche à nous fuir.

Les navires qui entrent dans la baie ne déploient pas leurs pavillons de beaupré conformément aux règlements. Il n'y a pas, que je sache, d'amende à ce sujet.

Les navires qui cherchent à éviter les pilotes sont généralement ceux qui sont enregistrés à Saint-Jean, mais quelquefois les steamers essayent d'éviter un district de manière à payer moins de droits. Quelques-uns de ces steamers sont espagnols, mais la plupart sont enregistrés ici.

Les pilotes croisent par tous les temps ; il y a plus de navires qui essayent d'éviter les pilotes lorsque le temps est beau que lorsqu'il fait mauvais.

Il n'y a pas, que je sache, de règlement qui oblige les pilotes à se tenir à leurs postes à moins que le temps soit orageux.

J'ignore s'il y a des pilotes qui, en sus de leur art, exercent sur la côte une industrie quelconque.

La distance du havre à la limite extérieure est de plus de 120 milles.

Je ne sais pas pourquoi le pilote dont je viens de parler accostait les navires avec sa chaloupe, mais je suppose qu'il préférait cela. C'est le seul, à mon vu et su, qui en ait agi ainsi par système. Tout pilote pourrait faire la même chose sans être tenu d'en avertir la commission.

Dans le cas du *Tanjore*, barque de 900 tonneaux, je quittai le havre pour conduire le navire en question dans le bas de la baie jusqu'au delà de Grand-Manan.

Il était à peu près onze heures, et à minuit le navire était assez loin pour que je le quittasse.

Il était entendu que je devais piloter le navire dans le bas de la baie et ensuite débarquer à la Petite-Rivière.

Le vent était si violent que je ne pus débarquer à la Petite-Rivière. Le vent était N. N. O., si je me rappelle bien.

Le second était sur le pont à mon départ, et le navire se trouvait dans une bonne position pour prendre la mer.

Je me dirigeai vers la côte, mais la mer était trop grosse pour que je pusse débarquer.

Je crois avoir dit au capitaine de tenir son vaisseau S.O. $\frac{1}{4}$ O.

J'avais l'habitude de quitter les navires à cet endroit. L'eau était calme.

Le feu donnait dans la direction O. $\frac{1}{2}$ N. lorsque je quittai le navire, et le cap portait vers l'ouest.

La voile de misaine et le petit hunier étaient gonflés et le navire se trouvait en panne.

Quelquefois nous croisons pendant trois ou quatre semaines après avoir quitté le port et nous recherchons les navires avec toute l'activité possible.

Il arrive de temps à autre des accidents aux capitaines qui pilotent leurs propres vaisseaux.

Il est arrivé à peu près trois accidents aux steamers de la Ligne Internationale. Le *State of Maine* s'échoua au milieu de la brume près de la Pointe Lepreau, mais fut dégagé par une compagnie.

Le système actuel de pilotage ne pourrait être maintenu si l'exemption de taxe en faveur des navires de moins de 150 tonneaux n'était pas compensée par l'augmentation des droits pour les navires d'un plus fort tonnage.

Un steamer en fer ordinaire a à peu près un port double de celui d'un voilier moyen.

Dans ce port, les droits de pilotage sont les mêmes en hiver qu'en été.

Dans le port de Québec les droits sont plus élevés en hiver.

Un capitaine de goélette qui croiserait dans son propre navire sur la côte, pendant quelque temps, pourrait devenir un très bon pilote pour les goélettes et les bateaux peu considérables, mais il ne serait guère capable de piloter les navires et les steamers d'un fort tonnage.

Je considère que Saint-Jean est un port difficile à approcher de la mer.

Si les capitaines de navires avaient le choix de prendre ou non un pilote, je crois que j'abandonnerais le métier. Il est probable que les capitaines recevraient, dans ce cas, ordre des armateurs de se dispenser des services des pilotes autant que possible.

Un bateau-pilote pourrait se rendre au cap Sable en trois jours à peu près.

Je considère que la navigation à partir du cap Sable jusqu'à l'île des Perdrix est difficile.

Quelquefois, les marées sont irrégulières, ce qui est causé par les vents. Les hauts-fonds ne sont pas trop dangereux. Il y a beaucoup de brume du mois de mai au mois de novembre.

Pendant les mois de mai, juin, juillet et août, la brume est la règle et non l'exception. Après cela, elle commence à se dissiper.

La brume a persisté pendant 17 jours consécutifs, aux mois de juin et juillet derniers, à l'embouchure de la baie.

Il peut se faire qu'un pilote, après avoir atteint le poste extérieur, trouve de suite un navire, ou qu'il ait à attendre une semaine avant d'en rencontrer un.

Un steamer prend environ 12 heures pour remonter la baie à partir de la limite extérieure, et un voilier une semaine ou plus.

Les pilotes qui se tiennent au poste intérieur font en moyenne 12 voyages chaque par année.

Je n'ai aucune idée du nombre de navires qui sont venus dans ce port, l'année dernière ; mais chaque pilote a dû conduire en moyenne 10 navires vers la mer et autant vers le port.

Je n'ai pas piloté autant de vaisseaux, cette année, que d'habitude, vu que je n'ai pas été à bord de mon bateau tout le temps.

J'ai passé tous les examens voulus, et il en est de même, si je ne me trompe, de tous les autres pilotes.

Aucun d'eux, que je sache, n'a eu de difficulté à subir l'examen relativement à la distinction des couleurs ou à la déviation du compas.

Lorsqu'un pilote va à bord d'un navire, le capitaine lui indique la route qu'il désire suivre avec la correction faite pour la déviation.

Contre-interrogé par M. Palmer :

Si le système de pilotage obligatoire était aboli, environ 90 pour 100 des navires de 150 à 300 tonneaux ne prendraient pas de pilotes. Les capitaines des vaisseaux de 300 tonneaux et plus en prendraient.

11*b*—3

Je crois que si les droits de pilotage n'étaient pas exigés des navires de moins de 250 tonneaux les 28 pilotes ne pourraient gagner de quoi vivre, et il serait impossible de compter sur un personnel de pilotes compétents.

Je crois qu'il y a 3 ou 4 apprentis à l'heure qu'il est. Le secrétaire pourrait le dire.

Environ 6 pour 100 des navires d'un faible tonnage sont hélés et refusent les services des pilotes, mais ils sont tenus de payer les droits tout de même.

Je crois que si l'exemption de droits était étendue comme je viens de le dire, 18 pilotes suffiraient.

Contre-interrogé par M. Gilbert :

A ma connaissance, des chalans à houille venant de Parrsborough ont pris des pilotes.

Je suis allé moi-même à bord d'un chalan après qu'on m'eut demandé de le faire. Ce chalan se trouvait à la hauteur du cap Spencer et était en route pour notre port. Aucun pavillon n'était hissé.

H. D. TROOP, ayant prêté serment, dit :—

Je suis un armateur de Saint-Jean, N.-B., et un des membres de la maison Troop et Fils.

Je ne puis dire combien de navires nous possédons.

Je suis aussi le président de la commission des pilotes, et comme tel je suis obligé de présider toutes les assemblées, qui sont tenues le 2e mardi de chaque mois.

Le public n'est pas admis à moins qu'on ne le désire.

Il y a sept commissaires, tous nommés suivant l'Acte.

Il y a un marin qui fait partie de la commission, savoir, le capitaine Thomas.

Le comité voit à ce que les règlements de la commission du pilotage soient observés.

Le système de pilotage à Saint-Jean est obligatoire, c'est-à-dire que tous les navires de plus de 150 tonneaux sont tenus de prendre un pilote ou de payer les droits.

Les cabotiers sont exempts des droits de pilotage ainsi que les steamers dans la baie.

Les navires enregistrés aux Etats-Unis venant de New-York sont aussi exempts de droits.

Un capitaine de navire qui refuse les services d'un pilote ne se rend pas passible d'amende, mais il est obligé de payer les droits.

Il ne suffit pas pour un capitaine de navire qui est hélé et qui ne prend pas de pilote de payer la moitié des droits de pilotage.

Il y a 6 bateaux-pilotes, tous appartenant aux pilotes eux-mêmes ou aux veuves de pilotes décédés.

Il y a sur le rôle de ce port 28 pilotes. Lorsque les commissaires sont entrés en fonctions, il y avait 44 pilotes sur le rôle et 5 ou 6 apprentis.

Ceux qui sont morts ou qui ont quitté le service n'ont pas été remplacés.

Il y a à l'heure qu'il est trois apprentis. Les apprentis doivent servir trois ans avant de pouvoir être examinés.

Jusqu'ici personne ne s'est plaint que les pilotes étaient trop nombreux.

Je crois que dans les conditions actuelles du trafic il en faudrait au moins 25.

Tous les pilotes, que nous sachions, peuvent prendre leur tour, et tous ont des commissions. Je ne puis dire s'ils ont tous passé leurs examens.

Nous n'avons commissionné que trois nouveaux pilotes. Tous les autres exerçaient déjà leurs fonctions sous l'ancien régime.

Les trois pilotes que nous avons nommés ont subi un examen devant le comité des examinateurs.

Le premier comité se composait du capitaine Crookshank, du capitaine du port et de moi-même. Le second, du capitaine Pritchard, du capitaine du port et de moi-même.

Les candidats ne savent jamais sur quoi il vont être interrogés aux examens, qui se font de vive voix.

Je considère qu'il est nécessaire qu'un pilote sache distinguer les couleurs, et dorénavant tous les candidats seront examinés sur ce sujet.

Le derniers examen a eu lieu il y a environ 13 ans. A cette époque, comme très peu de steamers en fer venaient dans notre port, nous n'avons pas examiné les pilotes sur la déviation du compas.

Si c'est nécessaire, je n'ai pas d'objection à ce que les candidats soient interrogés là-dessus.

Il n'y a aucun poste régulier de pilotes.

Il y a actuellement trois districts. Les bateaux-pilotes peuvent croiser dans une partie quelconque de ces districts et à l'extérieur; ils pourraient même se rendre au delà du cap Sable si les pilotes le jugeaient à propos.

Un navire n'est tenu de prendre un pilote que lorsqu'il est hélé.

Je crois qu'il y a trop de brume pour que l'établissement d'un poste d'abordage réussisse.

Il n'y a pas de règlement qui oblige les bateaux-pilotes à croiser dans des parages déterminés.

On voit par les registres du bureau que 63 pour 100 des navires qui ont pris des pilotes, l'année dernière, ont été abordés dans le district extérieur.

Nous n'avons pas de registre qui indique le nombre de navires qui ont été hélés dans le district extérieur et qui n'ont pas pris de pilotes.

Tous les navires partant pour la mer sont tenus d'employer un pilote jusqu'à l'île des Perdrix ou de payer les droits.

Nous avons le système des cartes, et tout l'argent est supposé passer par le bureau à l'exception des droits de pilotage que payent les navires qui se font piloter dans le bas de la baie.

Les droits de pilotage pour les navires qui vont prendre la mer sont censés être payés d'avance ou garantis, et les navires ne peuvent obtenir leur congé sans cela.

Le capitaine peut faire un arrangement avec le pilote lorsqu'il désire que ce dernier l'accompagne plus loin que la limite obligatoire.

Il y a un tarif fixe pour les navires qui emploient un pilote pour descendre la baie.

Peu de plaintes ont été faites au sujet des pilotes.

Nombre de pilotes ont comparu devant la commission pour répondre à certaines accusations. Plusieurs ont été punis; quelques-uns d'entre eux ont été suspendus pendant une certaine période de temps.

Les pilotes de ce port ne sont pas tenus de donner caution.

Lorsqu'un accident arrive le pilote est suspendu et les armateurs doivent supporter tous les frais.

Les rapports annuels sont soumis à la commission.

Si l'exemption des droits de pilotage était étendue aux vaisseaux de 250 tonneaux, je crois que nous aurions encore besoin de 25 pilotes, mais je n'ai pas étudié la question.

Le système de pilotage suivi ici a été satisfaisant pour la commission, et il n'y a pas eu, que je sache, de plaintes par écrit contre ce système.

Contre-interrogé par M. Palmer :

Les assemblées de la commission n'ont pas toujours été privées.

Je suis depuis 10 ans président de la commission, et pendant cet espace de temps les membres de la presse ou le public n'ont jamais été invités à assister aux assemblées.

Des personnes m'ont déjà demandé de les admettre aux assemblées, mais j'ai refusé sans consulter mes collègues.

Je ne suis pas intéressé dans les cabotiers à vapeur. Je suis intéressé dans les steamers qui font le service entre Digby et ce port.

Je refuse de dire si j'étais intéressé dans une ligne de steamers naviguant entre ce port et New-York, en qualité de propriétaire, gérant, actionnaire ou agent.

Je refuse de dire si les membres de la maison Troop et Fils ont rempli les fonctions d'agents ou de gérants pour une ligne de steamers faisant le service entre Saint-Jean et New-York.

Il y avait, il y a 2 ou 3 ans, une ligne de steamers faisant le service entre ce port et New-York et transportant des passagers. Troop et Fils étaient agents pour cette ligne. C'étaient des navires américains et ils n'ont pas été enregistrés ici.

Ils ont été soumis à des droits de pilotage et les registres indiquent combien ils ont payé. Le secrétaire peut fournir ce renseignement.

Primitivement, il y avait 5 districts et une partie du territoire américain y était comprise. Les armateurs des Etats-Unis protestèrent et il nous fallut restreindre les districts à nos propres eaux. Les districts furent alors réduits à 3.

Je ne puis dire si nous avons changé les limites du premier district; je ne me le rappelle pas. Je ne puis indiquer les taux primitivement en vigueur dans ce district. Si les limites ont été changées, je ne me souviens pas pour quelle raison.

J. U. THOMAS, après avoir prêté serment, dit :—

Je suis le secrétaire de la commission de pilotage de Saint-Jean et j'ai été nommé au mois de mai 1885.

Je suis chargé de tenir les registres en rapport avec les affaires de pilotage de ce port.

Il y a 6 bateaux-pilotes de divers tonnages; le plus grand est d'environ 65 tonneaux. Ils appartiennent aux pilotes eux-mêmes. Un bateau-pilote pour pouvoir être commissionné doit jauger plus de 30 tonneaux.

Le dernier bateau qui a été construit a coûté entre $6,000 et $7,000. Je ne sais pas ce qu'ont coûté les autres.

Chaque pilote doit être propriétaire d'au moins 4 tonneaux d'un bateau-pilote commissionné avant de pouvoir obtenir sa commission.

Nous avons 28 pilotes sur le rôle et un pour Musquash. Rien n'empêche un pilote d'être co-propriétaire de plus d'un bateau-pilote, mais à l'heure qu'il est aucun pilote, que je sache, ne se trouve dans ce cas.

Il y a trois districts de pilotage. Les bateaux n'ont pas de postes particuliers, mais ils se tiennent généralement près de l'île aux Eglantiers, dans le chenal du Sud, et croisent dans le bas de la baie jusqu'à l'île des Phoques, cap Sable.

Ils vont s'abriter, lorsque le temps est orageux, dans les divers ports sur la côte.

Les six bateaux croisent dans différentes parties de la baie, mais la chose est laissée entièrement à la discrétion des pilotes. Il n'y a pas de poste d'abordage régulier.

Après que les bateaux ont mis leur complet de pilotes à bord des divers navires, ils retournent au port.

Lorsque les pilotes conduisent des navires vers la mer ils débarquent dans de petits bateaux, ou bien lorsque les navires se sont fait touer ils reviennent dans les remorqueurs. Ils débarquent souvent à la Petite-Rivière.

Le système de concurrence force les pilotes à croiser. Les six bateaux-pilotes se font concurrence ; ils appartiennent à des individus distincts et ils cherchent à avoir tout le pilotage possible. Chaque homme garde ce qu'il gagne et prend son tour pour piloter les navires.

ROBERT GALE, après avoir prêté serment, dit :—

Je suis né dans le comté de Queen's, N.-B. Je fais le service dans le cabotage depuis 25 ou 30 ans.

J'ai un certificat de service comme capitaine; je l'ai obtenu il y a 10 ou 12 ans

J'ai fait le service surtout à bord de navires gréés de l'avant à l'arrière.

Je commande à l'heure qu'il est la goélette mâtée carrée *Carlotta*, de 210 tonneaux. Cette goélette était autrefois de 243 tonneaux.

On a réduit son tonnage pour diminuer les dépenses.

Par dépenses je veux dire les droits de tonnage exigés dans les Etats-Unis; ils constituent une taxe nationale et sont payés à la douane de chaque port cinq fois par année.

C'est le nombre maximum de fois, et les droits sont de trois sous par tonneau pour chaque voyage. C'est la seule raison pour laquelle le tonnage de la goélette a été réduit.

Je suis allé à la douane et j'ai montré à M. Barber ce que le tonnage brut de mon navire était, et il a fait la réduction voulue.

Je fais environ 8 ou 9 voyages aux Etats-Unis par année.

Dernièrement, j'ai tenu mon navire désarmé pendant tout un hiver parce que le temps était trop mauvais et les taux de fret trop bas.

J'ai généralement l'habitude de partir avec un chargement de bois et de revenir avec une cargaison de houille, pour laquelle je reçois de 50 sous à $1 par tonne comme fret.

Je puis prendre environ 400 tonnes de cette houille à bord. Je suis tenu de payer des droits de pilotage lorsque j'entre dans les ports des Etats-Unis.

Le système n'est pas le même dans tous les ports. A Portland, il n'y a pas de droits à payer.

Je puis entrer dans le port de Portland et en sortir le jour ou la nuit.

Je paye des droits de pilotage lorsque je suis hélé en entrant dans le port de Boston, mais je n'ai jamais pris de pilote dans ce port. Si je suis hélé, je paye la moitié des droits de pilotage; sinon, je ne paye rien du tout.

Lorsque je suis hélé au moment d'entrer dans le port de New-York, je paye le plein montant des droits de pilotage, même si je ne prends pas de pilote.

Je suis capable d'entrer dans les ports de Portland, Boston ou New-York sans pilote, et je l'ai déjà fait.

Lorsque je suis hélé et qu'il me faut payer les droits de pilotage, je prends généralement un pilote.

Lorsque nous entrons dans le port de New-York à la remorque, nous obtenons une réduction de 50 sous par pied.

Il y a deux districts. En dehors du Rocher de l'Exécution les droits sont de $1.50, et en dedans de $1.00. Il y a une réduction de 50 sous lorsque les navires sont toués à partir du district extérieur.

Nous payons des droits de pilotage lorsque nous sommes hélés en entrant dans le port de Saint-Jean. Pour entrer dans ce port et en sortir, cela me coûte $42.

La moyenne du tirant d'eau de mon navire est de 12 pieds.

Si nous rencontrons un pilote dans le premier district, nous payons $1.50 par pied.

Nous avons toujours à payer des droits de pilotage pour sortir du port, que nous employions un pilote ou non. Si le pilote est prêt à partir, nous le prenons. Lorsque nous remontons la baie à la touée, le pilote revient à bord du remorqueur.

Je n'ai jamais demandé de pilote au secrétaire de la commission du pilotage.

C'est aux pilotes de s'assurer quand je me propose de partir, et de se présenter à moi, car je ne m'occupe jamais d'en chercher un.

Je permets toujours au pilote de quitter mon navire quand il le désire.

Le pilote a généralement un petit bateau qu'il attache au navire et à bord duquel il se rend sur la côte à la rame lorsqu'il n'y a pas de remorqueur.

Je n'ai jamais insisté pour qu'un pilote me conduisît au delà de l'île des Perdrix. Lorsque le navire remonte la baie à la touée, le pilote se rend généralement jusqu'à la limite extérieure et revient à bord du remorqueur.

Les pilotes disent souvent: "Je suppose que vous n'avez plus besoin de moi".

Je crois être familier avec la navigation de la baie de Fundy.

Je connais tous les feux de direction ainsi que tous les signaux de brume sur la côte, et je suis capable de conduire mon navire en toute sûreté.

Je laisse toujours une marge pour les vents qui affectent les navires près de la côte et au large.

Lorsque le vent est S. E. ou E., à l'époque des nouvelles et des pleines lunes, les marées sont plus fortes et plus hautes. Je sais cela par expérience.

A l'époque des pleines et des nouvelles lunes, les courants sont toujours plus forts.

Les vents du S. E. augmentent les marées dans la baie de Fundy, et sous l'action des vents du S. E. et de l'E. les eaux sont refoulées dans toutes les baies. Je laisse toujours une marge pour cela.

Il ne m'est jamais arrivé d'accident, et je ne me suis jamais échoué dans la baie de Fundy ni ailleurs.

Je ne considère pas que la navigation soit plus dangereuse dans la baie de Fundy qu'aux abords des ports de Boston, Portland et New-York.

A mon sens, l'accès du port de Saint-Jean est plus facile que celui du havre d'Halifax.

Contre-interrogé par M. Palmer :

J'ai dit que la réduction dans le tonnage avait été effectué par M. Barber.

Cela a affecté dans une certaine mesure les droits de port et toutes les taxes qui sont payées suivant le tonnage, telles que droits de quai, droits de dock, contributions au fonds des marins malades, etc.

J'ai dit qu'à Boston nous payons la moitié des droits de pilotage lorsque nous sommes hélés, et que lorsqu'il s'agit de sortir du port nous ne payons les droits que si nous prenons un pilote. Je sais que telle est la coutume suivie dans ce port-là.

Je n'ai jamais payé de droits de pilotage en partant du port en question, vu que je n'ai jamais employé de pilote.

Avant de pouvoir avoir mon congé à Saint-Jean, je suis obligé d'obtenir une carte du secrétaire de la commission; en conséquence, les pilotes ont la chance de savoir quand mon navire doit partir.

En partant du port de Saint-Jean, je n'ai jamais demandé à un pilote de m'accompagner, et il y a 25 ou 30 ans que je navigue dans ce port.

Je considère que je suis capable de conduire mon navire en dehors ou en dedans du port.

La majorité des capitaines et des seconds de navires qui font le service dans le cabotage ici ont fait leur temps sur des navires attachés à des ports des environs et sont originaires de la localité.

Je n'emploierais pas de pilote pour sortir du port si le système de pilotage n'était pas obligatoire.

Nous payons $42 pour entrer dans le port et en sortir lorsque nous sommes hélés dans le district extérieur, ce qui fait 20 sous par tonneau.

Je suis allé à Halifax à bord de la *Carlotta.*

Les droits de pilotage dans ce port étaient de $11 pour y entrer et $7 pour en sortir.

En me dirigeant vers Saint-Jean par un temps de brume, je n'ai rencontré qu'une seule fois des pilotes près de l'île des Phoques Machias. L'un d'eux est venu à bord de mon navire à Moosepec.

Je n'ai pas rencontré de difficulté dans la navigation entre l'extrémité septentrional de l'île Grand-Manan et Saint-Jean.

Les cabotiers qui partent des ports des Etats-Unis pour se rendre à Saint-Jean prennent toujours en hiver et généralement en été le chenal du Nord, parce que les eaux y sont calmes et qu'il offre plusieurs ports d'un accès facile.

A mon sens, il faut des pilotes à bord des cabotiers, même lorsqu'ils sont d'un faible tonnage et qu'ils sont commandés et manœuvrés par des hommes de la localité, parce qu'il n'y a que les pilotes qui puissent en toute sûreté conduire les navires dans un port en cas de tempête.

Une fois, en entrant dans le port de Halifax au milieu d'une tempête, je fus requis de payer des droits de pilotage, mais je refusai de le faire.

Les sondages dans la baie de Fundy sont un guide pour la navigation, et sont, je crois, corrects et bien définis.

Je considère que les principales difficultés dans la navigation de la baie de Fundy se rencontrent dans le troisième district.

La plupart des difficultés se rencontrent entre Grand-Manan et la côte septentrionale; au nord de Grand-Manan la baie est large et facilement navigable jusqu'à Saint-Jean.

J'ai remonté la baie jusqu'à Hillsboro', Moncton, Parrsboro' et Windsor.

Il n'y a pas, que je sache, de système de pilotage dans le haut de la baie. Pour les navires qui entrent dans la baie à destination d'un port autre que Saint-Jean, le pilotage est facultatif.

Je n'ai jamais employé de pilote pour entrer dans le port de Boston, de sorte que je ne sais pas s'il y a une réduction lorsqu'on prend un remorqueur.

Les propriétaires de mon navire ne m'ont jamais conseillé de ne pas prendre de pilote; au contraire, l'un d'eux m'a dit que comme les pilotes étaient payés, c'était aussi bien de les employer.

G. F. Baird est l'armateur-gérant pour lequel je navigue, et c'est lui qui m'a dit de prendre des pilotes.

Contre-interrogé par M. Gilbert :

Je ne suis pas beaucoup familier avec la navigation au delà de Saint-Jean, mais je suis allé une fois à Parrsboro'.

Les navires qui se dirigent vers le port de Saint-Jean ne sont pas exposés entre les récifs de Quaco, et ce port à des dangers assez sérieux pour rendre la présence d'un pilote nécessaire.

Il n'est pas, que je sache, nécessaire pour un chalan qui descend la baie sous la conduite d'un marin expérimenté d'engager un pilote dans ce district.

Il y a un feu sur le cap Spencer, et je ne sache pas que la navigation soit difficile entre cet endroit et Saint-Jean, vu que la côte est accore. Un homme qui connaîtrait bien la côte ou qui aurait une bonne carte n'aurait pas besoin de prendre un pilote dans ces parages.

Contre-interrogé par M. Skinner :

Je suis capitaine depuis environ 25 ans, et depuis 10 ou 12 ans je vais à la mer continuellement.

J'étais propriétaire d'un navire à bord duquel j'allais à la mer comme capitaine. J'employai un homme compétent jusqu'à ce que je fusse familier avec la côte, et après cela je pris charge de mon navire.

J'engageai un capitaine qui connaissait bien la côte.

J'achetai des cartes et j'appris comment m'en servir.

Au bout de 5 ou 6 ans j'étais capable de conduire mon vaisseau.

Le capitaine Gale est rappelé.

Contre-interrogé par M. Skinner :

Un homme prend 4 ou 5 ans à se familiariser suffisamment avec la navigation de la baie pour pourvoir se passer de pilote.

Les étrangers qui ne viennent ici qu'occasionnellement devraient prendre un pilote.

A bord des voiliers et des steamers d'un fort tonnage, il est nécessaire de prendre un pilote.

J'ai refusé plus d'une fois les services d'un pilote. Il y en a un qui m'a offert de faire une réduction jusqu'à concurrence des droits pour tout un district si je voulais le prendre.

Je me trouvais alors à la hauteur de Grand-Manan, dans le chenal du Nord.

Je crois qu'il est nécessaire de commissionner des pilotes pour les grands navires, mais non pour les petits.

Je crois que tous les navires de moins de 300 tonneaux devraient être exempts de droits de pilotage.

Je me suis formé cette opinion parce que je tiens à ce que les droits soient réduits.

Je ne considère pas qu'un pilote ait besoin de plus de connaissance qu'un caboteur.

Les connaissances d'un patron de cabotier suffisent pour un pilote.

Si j'étais capitaine d'un voilier ou d'un steamer de fort tonnage, je serais capable de le piloter.

Un pilole m'a déjà accompagné au delà du premier district, mais parce qu'il le voulait bien. Je ne l'ai payé que pour le premier district.

Je n'emploie pas de pilote au delà du premier district, parce que j'ai assez d'expérience pour pourvoir m'en passer.

Un capitaine de steamer ou de voilier qui aurait une carte pourrait conduire son navire à partir de l'extrémité septentrionale de Grand-Manan jusqu'à l'île des Perdrix.

Mais il faudrait que le temps fût beau.

Cela s'applique à tous les navires lorsque le temps est clair. Un voilier serait obligé de prendre un remorqueur à partir de l'île des Perdrix.

Le ciel est clair à peu près la moitié du temps.

Il y en a qui prendraient des pilotes et d'autres qui n'en prendraient pas. Je suis peu au fait de la navigation scientifique.

J'ai assez de connaissances pour pouvoir conduire mon vaisseau le long de la côte.

Contre-interrogé par M. Palmer :

Je n'ai jamais été capitaine d'un grand steamer.

Interrogé par le commissaire :

Les étrangers devraient prendre des pilotes, que le temps soit clair ou brumeux.

L'usage de la sonde au large de cap Sable est de quelque utilité.

Les cartes paraissent correctes quant aux sondages, mais il faut tenir compte des marées.

J'ai déjà remonté le chenal du Sud par un temps de brume et j'ai pris un pilote au large de l'île Musquash.

Je suis passé par le chenal du Sud par un temps de brume sans prendre de sondages.

J'ai entendu le cornet de brume de l'île des Eglantiers, et je me suis guidé sur ce signal. Nous tenons toujours compte des marées.

Il n'y a pas de marées extraordinaires dans le chenal du Sud.

Les vents d'est affectent les marées; ils les augmentent à l'époque des nouvelles et des pleines lunes.

Je considère qu'il serait préférable que le feu qui se trouve sur le rocher Gannet fût placé sur le rocher du Vieux Propriétaire.

Contre-interrogé par M. Skinner :

Je ne connais pas le mouvement des marées à partir de l'île des Perdrix jusqu'au port.

Le mouvement des marées pour les ports américains est directement en dedans et en dehors.

A l'île des Phoques, le flux est aussi fort que le reflux.

Je ne sais si les sondages sur la carte sont à marée basse ou à marée haute.

Les navires dérivent selon le vent et le temps.

M. J. U. THOMAS, rappelé, dit :—

Je suis prêt à produire les documents demandés par le commissaire. Les documents suivants sont alors communiqués à la commission, savoir : une copie imprimée de l'Acte du Pilotage de 1873, avec tous les amendements et les additions qui ont été faits.

Relevé indiquant les noms des commissaires du pilotage de Saint-Jean, la date de leur nomination et le corps qui les a nommés.

Copie des règlements du pilotage de Saint-Jean adoptés en l'année 1874, avec tous les amendements et additions qui y ont été faits.

Copies de tous les rapports et relevés transmis par les commissaires de Saint-Jean au gouvernement pour l'année 1894.

Liste des pilotes commissionnés par les commissaires dès le commencement, en l'année 1874, avec indication de leur âge à cette époque.

Liste des accidents arrivés à des navires qui ont été rapportés par les pilotes dans le cours des 10 dernières années, et mémoire indiquant les noms des pilotes qui ont été suspendus ou réprimandés à cause de ces accidents.

Etat des gains nets de chaque pilote pendant chacune des 5 dernières années.

Relevé indiquant sous trois chefs séparés les sommes totales qui ont été payées pendant chacune des dix dernières années aux pilotes en retraite ainsi qu'aux femmes et aux enfants des pilotes décédés.

Etat de la balance en caisse le 31 décembre 1894, disponible pour le soutien des pilotes en rotraite et des femmes et des enfants des pilotes décédés.

Copie du contrat passé avec les agents de la Ligne Furness, concernant le pilotage des steamers de cette ligne.

Etat indiquant les sommes totales retenues tous les ans sur les émoluments du pilote Richard Cline, depuis que le contrat passé avec la Compagnie Furness est en vigueur, et comment il a été disposé de ces sommes.

Relevé indiquant le nombre de navires qui ont été hélés en se dirigeant vers Saint-Jean dans chacun des trois districts de pilotage pendant l'année 1894, ainsi que le nombre des navires qui ont complètement échappé aux pilotes dans les mêmes circonstances et pendant la même période de temps.

Contre-interrogé par M. Palmer :

Je n'ai pas apporté le procès-verbal de l'assemblée où il a été décidé de changer les districts et d'augmenter les droits de $1.50 à $1.75 dans le premier district.

Cette assemblée a été tenue en 1886, si je me rappelle bien.

Il n'y a pas eu dans la navigation dans le premier ou le second district de changement de nature à forcer le commissaires de modifier l'état de choses.

Il n'y a pas été fait, que je sache, de représentations à la commission, mais la chose a été discutée entre les commissaires.

Des difficultées s'étaient élevées au sujet du pilotage des navires américains dans le district extérieur, et c'est ce qui donna lieu au changement.

Les taux furent modifiés à cause des changements dans les districts.

L'effet du changement a été d'augmenter les droits de 50 pour 100 dans le premier district et de 37½ pour 100 dans le second sur tous les navires, y compris les steamers.

La commission modifia les droits par pied sur les steamers de même que sur les voiliers.

Les droits sur les steamers furent augmentés en 1883. Je n'étais pas alors le secrétaire de la commission.

Les procès-verbaux des assemblées de la commission ainsi que les représentations qui ont pu être faites par écrit aux commissaires se trouvent au bureau.

Interrogé par le commissaire ;

Les pilotes demandèrent que les droits fussent augmentés sur quelques-uns des grands steamers et ils furent appuyés par les marchands. Leurs requêtes se trouvent au bureau.

Contre-interrogé par M. Palmer :

Voici comment Cline a été engagé pour piloter les navires de la Ligne Furness: M. Schofield demanda à la commission de lui fournir un pilote pour cette ligne et on lui envoya Cline, dont les services furent acceptés.

La Compagnie paye simplement à Cline les droits ordinaires, et la somme de $10 pour le passage de retour. Cet arrangement existe depuis 1891.

Avant que cet arrangement eût été fait, il avait été convenu entre M. Schofield et M. Cline que ce dernier piloterait les navires de la Ligne Furness et qu'il recevrait pour la première année des émoluments n'excédant pas le montant réalisé par celui des autres pilotes dont les gains seraient le plus élevés en 1892-3 et 4.

On lui offrit $70 pour le voyage aller et retour et $10 pour dépenses de voyage. Il accepta cet arrangement.

La moyenne des droits de pilotage payés par la Compagnie Furness a dû être de $108 ou $130; Cline recevait $70, et la balance était divisée entre les autres pilotes.

Je ne crois pas que Cline ait reçu plus que les autres pilotes; certaines années, il a pu gagner plus.

Les droits de pilotage de sortie ont été exigés de 45 navires qui avaient évité les pilotes.

Il n'y a rien au bureau qui indique par quel temps ces navires sont arrivés; mais je crois qu'il en est arrivé autant par un beau temps que par un temps de brume.

Le surplus des gains de Cline a toujours été payé, l'année suivante, aux autres pilotes, et l'état (n° 7) des gains de chaque pilote comprend ce surplus.

Il n'y avait pas de raison particulière pour que ce surplus ne fût pas affecté au fonds des veuves et des orphelins, mais les commissaires ont jugé qu'il appartenait aux pilotes en activité.

Contre-interrogé par M. Gilbert :

Le premier district s'étend de l'île des Perdrix à Musquash-Head, et n'est destiné qu'à couvrir le pilotage dans le port.

Contre-interrogé par M. Skinner :

Le premier district n'est pas délimité à l'Est.

Nous exigeons des droits des chalans de houille qui font le service entre Parrsboro' et Saint-Jean d'après le tarif pour le premier district, tant à l'entrée qu'à la sortie.

Le premier district ne s'étend pas en dedans de l'île des Perdrix.

Un navire ne se trouve pas dans les limites du premier district lorsque l'île des Perdrix donne à l'ouest.

Les droits de pilotage exigés des chalans, l'année dernière, se sont chiffrés par $1,200.

Un pilote pourrait héler successivement trois barges touées par un remorqueur, et si ses services étaient refusés par toutes, il aurait droit de réclamer les droits de pilotage pour tout le nombre.

Si la première barge acceptait ses services, les autres n'auraient pas à lui payer de droits ; mais elles pourraient être hélées par d'autres pilotes et seraient alors tenues de payer les droits. Voici ce qui s'est passé en ce qui concerne M. Traynor. Il héla un remorqueur qui touait deux barges, se rendit à bord du remorqueur et réclama les droits de pilotage pour deux navires.

Il n'y a pas eu de correspondance entre les propriétaires des barges et les commissaires.

Ces barges appartiennent à la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, dont le gérant demeure à Spring-Hill.

Le port de ces barges est d'environ 400 tonneaux, et elles portent de 800 à 1,000 tonnes.

Le premier district s'étend jusqu'à l'est, mais n'a jamais été défini.

On a protesté contre le système de perception des droits de pilotage, mais les choses en sont restées là.

Les 45 navires qui sont portés dans le relevé n° 13 comme étant arrivés dans le port sans avoir été hélés par des pilotes étaient pour la plupart des caboteurs.

Je crois que les caboteurs cherchent en général à échapper au paiement des droits de pilotage.

Contre-interrogé par M. Gilbert :

Je ne puis dire si nous exigeons invariablement les droits de pilotage des navires construits à Quaco et toués à Saint-Jean. S'ils n'étaient pas enregistrés, ce serait une raison pour ne pas exiger les droits.

Contre-interrogé par M. Palmer :

Je n'ai jamais entendu dire que des droits de pilotage aient été exigés des navires dans le bas de la baie en aval d'une ligne tirée de l'île des Perdrix au goulet de Digby.

Je ne connais pas d'autres règlements de pilotage pour ce district que ceux de Saint-Jean.

G. W. J. Besset, après avoir prêté serment, dit :—

Je suis capitaine du steamer du gouvernement fédéral *Lansdowne*, et j'exerce cette charge depuis environ 18 mois.

J'ai commandé plusieurs navires partant de Saint-Jean, savoir, la goëlette *Parole*, 195 tonneaux; la goélette *Bellata*, 150 tonneaux; la goélette *Annie Martha*, 130 tonneaux.

Ces navires transportaient des marchandises aux Etats-Unis et aux Indes Occidentales. J'ai un certificat de capacité comme capitaine.

J'ai acquis presque toute mon expérience en naviguant entre Saint-Jean et les ports étrangers.

Je n'ai pas toujours eu l'habitude de prendre un pilote soit en entrant dans la baie de Fundy ou en en sortant.

Quelques-uns des navires étaient exempts de pilotage, et je n'ai pris de pilotes que lorsque je ne pouvais faire autrement.

J'ai toujours trouvé les pilotes croisant à l'embouchure de la baie, près de l'île des Phoques Machias et de l'île aux Eglantiers.

Je considère qu'ils remplissent leurs devoirs d'une manière satisfaisante.

Je ne prends pas de pilote à bord du *Lansdowne*, vu que c'est un navire du gouvernement.

Je n'ai pas de difficulté à descendre la baie lorsque le temps est clair, mais je suis obligé de mettre mon vaisseau en panne lorsque le temps est brumeux.

Je n'ai jamais eu à user de plus de précautions sur cette côte qu'ailleurs.

Je ne suis pas beaucoup familier avec les marées et les courants. Ils sont très irréguliers tant sous le rapport de la direction que sous celui de la force, et je crois que ce sont les vents qui causent cela.

Toutes les fois que j'ai navigué dans la baie j'ai aperçu les pilotes qui croisaient. Leurs pavillons étaient quelquefois hissées.

Je crois que la navigation est plus difficile dans la baie de Fundy que sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, à cause des marées et de la brume.

Je considère qu'un capitaine muni d'un certificat pourrait conduire son navire dans la baie sans connaître les marées, mais il serait préférable qu'il employât un pilote.

Il pourrait remonter la baie s'il voyait les pointes de terre.

Il pourrait se guider à l'aide de la sonde.

Je crois que les pilotes sont nécessaires pour toutes les parties de la baie, surtout lorsque le temps est brumeux.

Je crois que l'accès du port d'Halifax est plus facile que celui du havre de Saint-Jean. Je suis souvent allé à Halifax.

Il serait à désirer qu'un poste de pilotage fût établi et qu'il fût marqué sur la carte.

A mon sens, tous les navires de plus de 125 tonneaux devraient prendre un pilote.

Contre-interrogé par M. Palmer:

Le tonnage net du *Landsdowne* est d'environ 480 tonneaux. Je ne prends pas de pilote.

Je croise au nord et à l'est de Saint-Jean ainsi qu'à l'embouchure de la baie de Fundy.

Je considère qu'un navire de 450 tonneaux, comme celui de M. Jarvis, aurait besoin d'un pilote, et j'aimerais à en avoir un moi-même, vu que je ne suis pas toujours sur le pont.

Je vais à la mer depuis à peu près 30 ans, et je n'ai jamais pris de pilote à moins d'y être forcé.

Je ne comprends pas très bien les marées de la baie de Fundy.

Je n'ai jamais rencontré le capitaine Pike.

Je connais le capitaine de ce port. Je ne connais pas le capitaine S. Rutherford, de Saint-Jean.

Je crois que tous les navires, de quelque tonnage qu'ils soient, devraient prendre un pilote lorsqu'ils se dirigent vers un port quelconque de la baie de Fundy.

Je suis d'avis que le pilotage devrait être obligatoire pour tous les navires entrant dans la baie. Je ne me rappelle pas si les sondages que j'ai pris dans la baie s'accordaient avec la position que j'ai donnée à mon navire.

Je ne croise que lorsque le temps est beau, mais j'aimerais tout de même à avoir un pilote.

Il y a 20 ans, presque tout le bois en planches exporté des ports de la baie de Fundy était expédié de Saint-Jean

Je sais qu'un grand nombre de navires de toutes grandeurs prennent des chargements de bois dans le haut de la baie, mais je ne puis dire s'ils échappent ou non au pilotage.

Je ne crois pas qu'il y ait de pilotage pour les ports de la baie situés en amont d'une ligne tirée de l'île des Perdrix au goulet de Digby.

Je ne sais pas si le commerce a été détourné dans une forte proportion de Saint-Jean à cause du taux excessif des droits de port.

En effet, à Grindstone et à West Bay, le bois destiné à l'exportation est d'abord embarqué dans des goélettes puis mis à bord des navires.

Je sais qu'il part du bois de Parrsboro', mais j'ignore de quels autres ports il en est expédié.

Contre-interrogé par M. Gilbert ;

J'aimerais à avoir un pilote à cause des rochers et des hauts-fonds qu'il faut éviter, et je ne puis pas me tenir tout le temps sur le pont.

Je ne puis dire si un pilote qui aurait fait son apprentissage pourrait mieux piloter un navire que moi.

Je prendrais un pilote, non à cause de mon ignorance, mais pour avoir de l'aide.

Contre-interrogé par M. Skinner:

A Parrsboro', les goélettes ont à parcourir 6 ou 7 milles avant d'atteindre les navires.

Je ne sache pas qu'il soit expédié moins de bois de Saint-Jean que des autres ports de la baie.

Les marées ne sont pas régulières dans leurs variations. Je considère que la baie est assez bien éclairée.

Je ne crois pas que l'on pourrait placer un feu sur le rocher du Vieux Propriétaire, vu qu'il n'est à découvert qu'à marrée basse.

Je ne croise pas lorsque le temps est brumeux. Par un temps de brume on ne pourrait prendre de relèvements, et il serait dangereux de s'approcher de la côte.

Je jette la sonde par un temps de brume, lorsque je n'ai pas de pointes de terre pour me guider.

Je crois que plus un navire est gros, plus le danger est grand et plus le besoin d'un pilote se fait sentir.

Contre-interrogé par M. Palmer :

J'ai voyagé sur les navires de la Ligne Internationale entre Saint-Jean et les Etats-Unis.

Je crois que tous ces steamers devraient payer des droits de pilotage.

Je crois que le *Monticello* et l'*Alfa* devraient payer des droits de pilotage.

Je considère que l'emploi d'un pilote devrait être obligatoire, afin de rendre la navigation plus sûre.

Contre-interrogé par M. Skinner :

Les steamers de la Ligne Internationale ont des pilotes lamaneurs.

Contre-interrogé par M. Palmer :

Je ne sache pas que les capitaines de ces steamers aient autant d'expérience que les pilotes lamaneurs.

Le capitaine J. H. PRATT, après avoir prêté serment, dit :—

Je suis capitaine du croiseur du gouvernement *Curlew*, et inspecteur des pêcheries pour le district N° 1 du Nouveau-Brunswick. Il y a trois districts.

J'ai obtenu un certificat de capacité comme capitaine à Saint-Jean, en 1886.

J'ai commandé auparavant le *St. Nicholas* et le *Dream.*

Le *St. Nicholas* était d'environ 90 tonneaux bruts et le *Dream* d'environ 60 tonneaux.

Ces deux navires étaient attachés au service de protection des pêcheries sur la côte de la Nouvelle-Ecosse et dans la baie de Fundy.

J'ai été en premier lieu nommé commandant du *Dream*, il y a environ 6 ans.

J'ai servi en qualité d'officier à bord d'un voilier, le *John E. Sayer*, de 1,650 tonneaux, qui transportait du bois de Saint-Jean à Liverpool.

J'ai fait un voyage à bord de ce navire et je suis retourné à New-York.

Avant d'entrer au service du gouvernement, j'avais très peu d'expérience dans la navigation de la baie de Fundy, mais depuis lors j'ai croisé sur les deux côtes et souvent par un temps de brume.

J'ai croisé très souvent vers l'île des Eglantiers et la côte de la Nouvelle-Ecosse ; lorsque le temps était brumeux j'ai occasionnellement eu à prendre des sondages, et je les ai trouvés un assez bon guide pour déterminer la position de mon navire.

Ils m'ont été aussi utiles que sur la côte du Maine et ailleurs.

J'ai souvent rencontré les pilotes lorsqu'ils croisaient çà et là, et je les ai fréquemment vus près de l'île des Eglantiers et entre la Petite-Rivière et l'île des Phoques Machias, dans le chenal du Nord.

Je crois qu'ils remplissaient bien leurs devoirs.

Mon vaisseau tire 10 pieds 6 pouces .

Il ne m'est pas permis d'employer un pilote à bord de mon steamer, vu que c'est un navire du gouvernement.

Je présume que le gouvernement croit que je connais assez bien la baie pour ne pas avoir besoin de pilote.

Si j'étais promu et si mon remplaçant demandait la permission de prendre un pilote parce qu'il ne connaîtrait pas assez la baie, je crois que le gouvernement lui permettrait d'en employer un pendant quelque temps. Je ne sache pas qu'aucun cas de ce genre se soit déjà présenté.

Je ne crois pas qu'en croisant à bord de mon navire un homme pourrait devenir aussi expérimenté que les pilotes de la localité.

Un homme qui servirait sous mes ordres pourrait obtenir assez de connaissances pour lui permettre de piloter son navire dans la baie de Fundy, mais il n'acquerrait pas l'expérience que possèdent les pilotes de la localité.

Les abords de tous les ports sont plus ou moins dangereux.

Par un temps clair, un capitaine ordinaire pourrait conduire son navire assez bien à l'aide des bouées, des feux, etc.

Si le temps devenait brumeux, les signaux de brume et la sonde seraient suffisants pour le guider, mais je crois que des améliorations pourraient être faites dans le service des signaux. Ainsi, par exemple, le canon du Rocher Gannet devrait être remplacé par un sifflet de brume, ou encore un sifflet de ce genre devrait être placé sur le Récif Jaune.

S'il était possible d'établir un feu et un sifflet sur le Rocher du Vieux Propriétaire ce serait une sensible amélioration.

Si j'étais à destination de ce port à bord d'un navire de 1,500 tonneaux, je prendrais, avec mes connaissances et mon expérience actuelles, un pilote, à cause de l'importance de la cargaison et du grand nombre de personnes qui se trouveraient sous mes soins. Je le ferais par mesure de prudence et afin d'avoir de l'aide pour remonter la baie.

Je réaliserais qu'un pilote doit mieux connaître le port que moi et, comme je serais fatigué, j'aimerais avoir de l'aide.

Il n'y a pas plus de difficulté à conduire un navire tirant 15 pieds qu'un navire tirant 10 pieds 6 pouces.

Je crois que les navires de tous genres entrant dans le port de Saint-Jean, à vapeur ou à voiles, caboteurs ou étrangers, devraient payer les droits de pilotage, et je ne vois pas pourquoi aucun d'eux en serait exempt.

Il est absolument nécessaire pour la sûreté de la navigation dans le port d'avoir le pilotage obligatoire.

J'ai eu plusieurs fois l'occasion de me servir des cartes de l'amirauté et je les ai trouvées assez correctes.

Je crois qu'il serait à propos d'établir un poste régulier de pilotes au large de l'île aux Eglantiers—à une distance d'environ 5 milles.

Lorsque le temps est mauvais, je trouve généralement les pilotes là, et lorsqu'ils voient un navire ils courent vers lui.

Il y a une côte élevée d'où ils peuvent voir du côté de la mer.

Contre-interrogé par M. Palmer :

Je commande à l'heure qu'il est le steamer du gouvernement *Curlew*.

Il doit valoir environ $45,000. Son équipage se compose de 18 hommes en tout.

Je suis au service du gouvernement depuis 10 ans, et avant cela je n'ai navigué dans la baie de Fundy que dans de grands navires en qualité de lieutenant, deuxième lieutenant et matelot.

Les capitaines et les seconds qui font le cabotage ont autant d'expérience dans la navigation de la baie de Fundy que j'en avais lorsque je suis entré au service du gouvernement, et même plus.

Depuis que j'occupe mon poste actuel j'ai croisé sans pilote.

Il m'est arrivé deux accidents.

Le port de Saint-André n'est pas d'un accès plus difficile que celui de Saint-Jean.

Si je me trouvais dans mon navire à 10 milles à l'ouest de l'île des Phoques Machias, ma route vers l'île aux Eglantiers serait N. $\frac{3}{4}$ E. Cette route représenterait un parcours de 4 milles à partir du haut-fond de Lurcher et de $3\frac{1}{2}$ milles à partir des Rochers de la Trinité. Ce n'est pas là exactement la route que je suivrais.

Dans cette position au large de l'île aux Eglantiers, la route vers l'île des Perdrix serait, je crois, à peu près N. E.

Si je suivais cette route à marée basse, je crois que j'éviterais les brisants N. O.

D'un point à 5 milles à l'ouest du feu de l'île aux Eglantiers, une route directe ne me conduirait pas à Saint-Jean sans que je rencontrasse des écueils.

D'un point 10 milles à l'ouest de l'île aux Eglantiers il serait possible dans certaines conditions de se rendre directement à l'île des Perdrix sans danger.

Il n'y a rien sur cette route qui gênerait la navigation jusqu'à Saint-Jean.

Un poste fixe de pilotes serait utile surtout en temps de brume.

Les vents qui amènent la brume sont favorables pour les navires qui entrent dans la baie de Fundy.

Les sondages à partir du cap Sable, île des Phoques, en remontant la baie, me paraissent être corrects.

Les sondages que j'ai obtenus s'accordaient toujours avec ceux marqués sur la carte.

Si un navire à destination de Saint-Jean a besoin d'un pilote, je crois qu'un vaisseau à destination de Windsor en a aussi besoin d'un.

Je sais qu'il y a un grand nombre de navires qui transportent du plâtre à Windsor.

Je n'ai jamais rencontré dans la baie, en aval de Saint-Jean, de pilotes autres que ceux qui font le service dans ce port-ci.

Je n'ai jamais rencontré de bateau-pilote de Windsor et j'ignore s'il y en a.

Je suis allé dans le port de Cardiff lorsque j'étais lieutenant et deuxième lieutenant, et je ne sais pas si le pilotage y est obligatoire ou non.

Je suis allé à Troon, et je ne me rappelle pas avoir eu de difficulté à avoir de pilote.

Je suis allé à Fleetwood, et je crois que nous nous trouvions tout près du port lorsque nous avons pris un pilote.

La navigation du canal de Bristol n'est pas très facile, et si j'y passais j'aurais besoin d'un pilote.

Je ne crois pas que la navigation soit plus difficile dans le canal de Bristol que dans la baie de Fundy.

Je ne suis jamais allé de Saint-Jean à New-York comme capitaine ou second et je n'ai jamais observé de près les dangers qu'offrent les bancs de Nantucket.

Je connais le capitaine Pyke, et je crois qu'il a continuellement navigué pendant plnsieurs années dans la baie de Fundy.

Il n'a pas autant d'expérience dans la navigation du chenal du Nord que les pilotes de Saint-Jean, mais il connaît l'erreur du compas et le temps requis pour passer les différentes pointes de terre, et il est parfaitement capable de conduire son propre navire.

Ces remarques s'appliquent à tous les capitaines qui conduisent leurs navires dans les mêmes circonstances. S'ils avaient à naviguer à la voile ils ne seraient pas aussi compétents que les pilotes de Saint-Jean, mais tant que leurs navires feraient le service dans les conditions ordinaires ils seraient tout aussi compétents.

Le récif "Les Loups" est le seul obstacle entre l'extrémité septentrionale de Grand-Manan et Saint-Jean.

De la pointe Lepreau à Saint-Jean il n'y a pas d'écueils au large.

Je crois avoir dit que si le pilotage n'était pas obligatoire à Saint-Jean il n'y aurait pas un personnel suffisant de pilotes.

Je ne sais pas dans combien de ports de la Grande-Bretagne le pilotage n'est pas obligatoire, mais quand même l'on me dirait que le pilotage est facultatif dans 86 de ces ports, je ne changerai pas d'opinion en ce qui concerne le système suivi à Saint-Jean.

Il se fait un commerce considérable à Newcastle, Swensea, Leith, etc., et je sais que l'on prend des pilotes dans ces ports bien que l'on n'y soit pas forcé.

Je prendrais un pilote dans le havre de Saint-Jean et dans un port quelconque de la Grande-Bretagne, que j'y fusse forcé ou non.

Je suis en faveur du pilotage obligatoire parce que c'est le seul moyen de maintenir un personnel de pilotes compétents et aussi parce qu'il faut des pilotes pour les navires qui approchent de la côte.

A mon avis, les navires à destination de Saint-Jean prendraient des pilotes, qu'ils y fussent tenus ou non, et je ne pense pas que l'on pourrait maintenir un personnel de pilotes compétents sans rendre le pilotage obligatoire, vu qu'il vient beaucoup moins de gros navires à Saint-Jean que par le passé.

Je crois que les navires d'un faible tonnage chercheraient à échapper au pilotage au risque de se perdre corps et biens.

Règle générale, les capitaines et les seconds des navires qui font le cabotage entre Saint-Jean et les Etats-Unis connaissent la côte aussi bien que moi.

J'ai autant de responsabilité comme capitaine du *Curlew* que les capitaines de cabotiers.

Je n'ai jamais cherché à savoir pourquoi le ministère ne me permettait pas de prendre de pilote.

Je crois que les navires de Sa Majesté prennent des pilotes. J'ai déjà vu un pilote sur le pont de l'un d'eux. Je ne sais s'ils prennent des pilotes pour descendre la baie.

J'ai vu d'autres navires descendre la baie avec un pilote à bord.

Il n'y a pas plus de difficulté à descendre la baie qu'à la remonter.

Contre-interrogé par M. Skinner :

Si je me rappelle bien, la distance de l'île aux Eglantiers à Saint-Jean est à peu près la même que de l'embouchure du canal de Bristol à Cardiff. J'exerçais la charge de capitaine lorsque je suis allé dans ce port.

Je ne cabote dans mon navire que lorsque le temps est beau, de sorte que je n'ai pas autant besoin d'un pilote que si je croisais par tous les temps.

Si l'on voulait que le corps des pilotes fût composé d'hommes capables, il serait indispensable que tous fissent un apprentissage comme celui qui est suivi aujourd'hui et subissent un examen avant d'obtenir leurs commissions. Les candidats devraient montrer qu'ils connaissent parfaitement les rochers, les marées et les hauts-fonds de la baie de Fundy, ainsi que les feux, les signaux de brume, etc., de ces parages.

Les pilotes devraient être pourvus de bateaux en état de tenir la mer par tous les temps.

Un homme pourrait caboter à bord de son propre navire sans beaucoup connaître la navigation, mais quelques connaissances nautiques lui seraient d'une grande utilité.

Je crois qu'il serait préférable qu'un pilote connût la navigation.

Par le commissaire :

Je considère que les pilotes devraient avoir assez de connaissances pour pouvoir appliquer la déviation du compas sans être obligés de consulter les capitaines.

Contre-interrogé par M. Skinner :

Parce que le capitaine d'une goélette naviguant entre ce port-ci et New-York aurait assez d'expérience pour piloter son propre navire à Saint-Jean, il ne s'en suit pas qu'il pourrait piloter n'importe quel navire. Il ne serait pas capable de remplir les fonctions de pilote dans le port de Saint-Jean.

Je ne puis dire quelle proportion du commerce de ce port-ci est représentée par les navires de 300 tonneaux.

Je crois que si le pilotage était non obligatoire dans le cabotage, les armateurs engageraient comme capitaines des hommes capables de se passer de pilotes.

Je crois que l'on devrait faire subir un examen aux capitaines qui désireraient piloter leurs propres navires.

CLINTON COOK, ayant prêté serment, dit :—

Interrogé par M. Gilbert :

Je suis capitaine du remorqueur *Spring Hill*, qui est employé à touer des chalans.

J'ai un certificat de capacité comme capitaine.

Je suis assez familier avec la baie et j'y navigue depuis 1864.

J'ai commencé en 1879 à exercer les fonctions de capitaine. J'ai commandé des cabotiers ainsi que des navires au long cours.

Je suis bien familier avec le haut de la baie jusqu'à Parrsboro'.

Il y a un feu à Parrsboro', un sifflet de brume au cap d'Or, un feu sur l'île Haute, au cap Spencer, à Quaco, au cap Sharpe et au cap Fendu ; il y a aussi un sifflet de brume à Quaco.

J'ai pris le commandement du *Spring Hill* en 1893, immédiatement après qu'il eût été construit. Son port est de 96 tonneaux nets et sa machine est d'environ 600 chevaux.

Nous touons des chalans vers Saint-Jean ainsi que vers les ports des Etats-Unis et de la Nouvelle-Ecosse.

J'ai toué plus d'un chalan à Boston. J'ai remorqué un chalan à Calais et plusieurs à Saint-Jean, Saint-Andrews, Portland, Bath et Gardiner.

Dans la baie de Fundy, nous n'employons pas de pilote lorsque nous nous dirigeons vers un port autre que Saint-Jean.

A l'exception de Boston, nous ne prenons pas de pilote lorsque nous faisons route vers un port quelconque.

Je n'ai pas été dans la nécessité de prendre de pilote.

Les chalans varient entre 430 et 440 tonneaux, et ont été construits dans le but de transporter de la houille.

Ils ont deux mâts, un foc et deux voiles latines.

Nous remorquons généralement deux chalans à la fois vers Saint-Jean. J'ai déjà toué trois chalans vers Saint-Jean ; j'en ai ancré deux au large du port et j'ai fait entrer l'autre dans le havre, puis j'ai conduit les deux autres dans un autre port.

Les pilotes hèlent successivement les chalans.

Ils sont quelquefois à bord d'un petit bateau à rames et quelquefois à bord d'un grand bateau-pilote.

Ils ne m'ont jamais rencontré à plus d'environ 5 milles en amont du cap Spencer.

Lorsqu'un pilote hèle le premier chalan et que ses services sont refusés, il hèle le second, puis le troisième, et réclame les droits de pilotage pour tout le nombre.

Je paye toujours les droits de pilotage de sortie pour chaque chalan.

Lorsque je suis entré dans le port sans avoir été hélé, c'était généralement par une nuit froide.

Les capitaines des chalans ont des certificats réguliers et il y a un second et deux matelots.

Je ne paye pas de droits de pilotage à Saint-André. Les capitaines ont des certificats de pilotes.

Les chalans ont deux mâts, mais je ne connais pas leur hauteur.

Les voiles sont triangulaires ; quelquefois elles ont un boute-dehors et quelquefois n'en ont pas.

Je ne crois pas qu'il serait possible pour les chalans de naviguer à l'aide de voiles seulement. Ils seraient exposés à dériver avec la marée et l'ancre.

Il n'y a pas d'écueils sérieux entre Saint-Jean et les récifs de Quaco.

On ne rencontre pas d'écueils très dangereux en descendant la baie.

Je n'ai jamais pris de pilote en revenant des Etats-Unis. J'ai vu les pilotes croiser dans la baie.

J'ai toujours pris le chenal du Nord en retournant des Etats-Unis, et je ne suis jamais allé en dehors de ce chenal avec des chalans.

Il n'y a pas, que je sache, d'écueils au large entre l'extrémité septentrionale de Grand-Manan et Saint-Jean.

Les navires de 125 tonneaux, qui sont exempts en vertu de la loi de pilotage, prennent un remorqueur lorsque la brise est faible et qu'il leur faut louvoyer dans le havre.

Les principaux écueils se trouvent à partir de l'île des Perdrix jusqu'à Saint-Jean.

Interrogé par le commissaire :

Je ne vois pourquoi un chalan toué par un navire est forcé de payer des droits de pilotage quand un vaisseau de moins de 125 tonneaux en est exempt.

Interrogé par M. Gilbert :

Je fais en moyenne environ deux voyages par semaine ici, en hiver, avec un chaland, et le même nombre de voyages, en été, avec deux chalans.

Les chalans tirent à peu près 6 pieds d'eau lorsqu'ils quittent le port. Le taux des droits de pilotage est d'environ 3 sous par tonne de houille.

Interrogé par M. Palmer :

Les chalans sont contrôlés par le steamer.

J'ai été capitaine caboteur et capitaine au long cours avant de prendre le commandement du *Spring Hill.*

J'ai pris des sondages dans la baie de Fundy avec le gros plomb de sonde.

Le pilotage n'est obligatoire dans la baie que pour Saint-Jean.

Je ne crois pas que le pilotage pour le port de Parrsboro' s'étende jusqu'à Quaco.

Je n'ai jamais payé de droits de pilotage en entrant dans les ports de Calais, Portland et Bath ou en en sortant.

Les chalans ne payent pas de droits de pilotage à Parrsboro' ni à Saint-André parce que les capitaines ont des certificats de pilotes.

En revenant de Portland, je suis le chenal du Nord. Je me tiens près de la côte, et quelquefois, lorsque je suis arrivé à Grand-Manan, je prends le large pour éviter l'écueil "Les Loups".

Je crois qu'un capitaine qui connaît assez bien la baie pour se rendre à Parrsboro' peut également se rendre à Saint-Jean.

Les écueils les plus dangereux que l'on rencontre en remontant le chenal du Nord se trouvent entre l'île des Phoques Machias et la tête septentrionale de Grand-Manan.

J'ai fait le cabotage entre divers ports de la baie de Fundy et New-York.

La navigation est plus dangereuse sur la côte du Maine que dans la baie de Fundy.

J'aime mieux naviguer dans la baie de Fundy que sur les bancs de Nantucket.

J'ai passé à peu près la moitié de mon temps sur la côte. Je crois être capable de conduire un voilier entre Saint-Jean et New-York, aller et retour, sans pilote.

Je connais très bien les capitaines de navires qui font le service entre ici et New-York.

Ils ont souvent l'occasion de se mettre au fait des dangers qu'offre la côte.

Les cabotiers passent généralement par le détroit. La navigation est beaucoup plus dangereuse sur les bancs de Nantucket que dans la baie de Fundy.

Le gérant m'a dit que trois chalans avec la houille et le remorqueur représentaient environ $100,000.

Si j'ai jamais pris de pilote en entrant dans le port de Boston, c'est parce que j'avais à payer des droits de pilotage.

Le remorqueur était assuré, mais je ne sais s'il y avait une assurance sur les chalans.

J'ai pris un pilote lorsque j'étais hélé, et je suis quelquefois entré dans le port sans en prendre un. J'emploie généralement un pilote lorsque je suis tenu de payer les droits, à moins que j'aie reçu l'ordre de m'en passer.

A partir du cap Sable, île des Phoques, jusqu'à Saint-Jean, il n'y a pas d'écueils plus dangereux que sur les bancs de Nantucket.

J'ai conduit un navire dans le haut de la baie à partir de l'île des Phoques jusqu'à la tête, en me servant de la sonde.

J'ai constaté que les sondages s'accordaient avec la position du navire.

Je ne me fie jamais à ma mémoire lorsque le temps est mauvais, je me sers de la carte.

On m'a dit de ne pas prendre de pilote à Saint-Jean, parce que la compagnie avait protesté contre le pilotage.

Le pilotage est obligatoire à Saint-André.

Contre-interrogé par M. Skinner :

Nous n'avons pas eu à payer de droits de pilotage à Parrsboro' parce que le capitaine des chalans avait un certificat de pilote.

Je n'ai jamais toué 3 chalans à la fois de Parrsboro' à Saint-Jean. Deux fois, j'en ai toué deux et on a exigé les droits pour tout le nombre.

Je me rappelle qu'une fois, par un gros temps, j'ai conduit un chalan dans le port de Saint-Jean pour l'y abriter, mais je n'ai pas payé de droits de pilotage.

Je ne considère pas qu'il soit nécessaire d'avoir des pilotes pour la baie, vu qu'elle est ouverte.

Tout capitaine commissionné, d'une nationalité quelconque, devrait être capable de naviguer dans la baie avec sa carte.

Je ne suis jamais allé en Europe depuis que je suis capitaine, mais j'ai été dans l'Amérique du Sud—32° latitude méridionale—et je suis entré dans différents ports. Quelquefois j'ai employé un pilote et quelquefois j'ai pris un remorqueur, mais je ne sais pas s'il y avait un pilote à bord du remorqueur.

Je crois qu'il faut des pilotes dans la baie Chesapeake. Dans les baies ouvertes il n'y a pas besoin de pilotes.

Lorsque je voyage entre New-York à Saint-Jean, je me guide sur les cartes et sur mon expérience.

Je connaissais bien la côte lorsque je commençai à faire le service en qualité de capitaine. L'expérience que j'avais acquise comme matelot et comme second me fut utile, mais je ne puis dire jusqu'à quel point.

J'ai déjà jeté l'ancre dans la baie de Fundy, mais on peut difficilement mouiller dans cette baie. J'ai pu jeter l'ancre sur les bancs de Nantucket. Il y a des phares-flottants là. Il n'y a jamais eu, que je sache, de secteurs sur ces phares. Ils servent à protéger les navires et à indiquer la position des bancs.

Je persiste à dire que les bancs de Nantucket sont plus dangereux que la baie de Fundy.

Interrogé par le commissaire :

Je considère que les navires sont autant protégés dans la baie de Fundy que sur les bancs de Nantucket.

Il y a un secteur sur un phare situé à peu de distance des bancs, mais il est de peu d'utilité.

Contre-interrogé par M. Palmer :

Je n'ai jamais navigué dans la Manche. J'ai déjà navigué dans le canal de Saint-George, mais non en qualité de capitaine.

Je crois qu'un capitaine commissionné devrait être capable de conduire son navire dans la baie de Fundy sans pilote, mais je ne crois pas qu'il pourrait le faire sur les bancs de Nantucket.

Le service des phares, des bouées et des signaux est comparativement aussi parfait dans la baie de Fundy que sur les bancs de Nantucket.

SAMUEL SCHOFIELD est interrogé:

Par M. Palmer :

Q. Quelle est votre occupation à l'heure qu'il est?—R. Ma principale fonction est celle d'agent d'une compagnie maritime.

Q. Avez-vous jamais été intéressé dans le commerce d'expédition de bois?—R. Oui.

Q. Pendant combien d'années environ?—R. Environ 22 ans.

Q. Entre quelles années?—R. Depuis à peu près 1865 jusqu'à 1887.

Q. En 1865, étiez-vous intéressé dans le commerce d'expédition de bois pour votre propre compte ou comme agent d'autres personnes?—R. J'étais au service d'un monsieur qui faisait ce commerce.

Q. En 1865, vous étiez au service d'autres personnes qui faisaient ce commerce? —R. Oui.

Q. Vous avez été successivement au service de feu M. Wilson et de Gilbert et Cie?—R. Oui, et ensuite j'ai fait le commerce pour mon propre compte.

Q. Avez-vous jamais eu d'intérêt dans un service de voiliers comme armateur, gérant ou agent?—R. Oui.

Q. Pendant combien d'années environ?—R. A peu près le même nombre d'années, peut-être une couple d'années de moins.

Q. Vous êtes alors parfaitement au fait de ce qu'était le commerce d'expédition de bois dans ce port de 1865 à 1887?—R. Oui.

Q. Avant l'année 1865, depuis combien de temps le bois de sciage manufacturé sur la côte au nord et à l'est de Saint-Jean était-il expédié d'ici?—R. Il était emmené ici et expédié d'ici presque entièrement.

Q. Le bois était emmené à Saint-Jean et expédié d'ici?—R. Oui.

Q. Combien de temps cela a-t-il continué?—R. Je ne me le rappelle pas.

Q. Combien de temps Wilson est-il resté dans les affaires—savez-vous quand il s'est retiré des affaires ou quand il est mort?—R. Il est mort en 1876, l'année avant le grand incendie.

Q. Avant 1876, expédiait-on beaucoup de bois de sciage directement des ports du haut de la baie dans le Royaume-Uni?—R. Non.

Q. Alors, ce commerce ne s'est développé que depuis 1876?—R. Oui.

Q. Avant 1876, est-ce que l'on manufacturait du bois de sciage à la Rivière-aux-Pommes, à Shulee, à Amherst et à Dorchester?—R. Oui.

Q. Est-ce que ce bois, avant 1876 ou 1877, était expédié de Saint-Jean par des goélettes?—R. Oui.

Q. A l'heure qu'il est, la masse du bois de sciage qui est manufacturé dans les scieries des endroits que je viens de mentionner ou dans les autres scieries situées à la tête de la baie est-elle expédiée de Saint-Jean, ou est-elle expédiée directement ou d'un autre port?—R. Le bois est en grande partie expédié des ports du haut de la baie aux ports du Royaume-Uni ou d'autres pays. Le système est tout à fait changé. Les planches sont mises à bord des navires dans les ports où elles sont manufacturées, ou bien elles sont expédiées à bord de goélettes dans les ports voisins.

Q. Voici la pièce "A", brochure préparée par le comité des armateurs et indiquant les ports du Royaume-Uni où le pilotage est non obligatoire; avez-vous comparé la liste des ports que contient cette brochure avec un livre quelconque sur le sujet?—R. Avec l'"Annuaire de la Marine du Nord" (*Shipping World Year Book*) de 1891.

Q. Et aussi avec le "Manuel des armateurs et de capitaines de navires" (*Shipowners and ship masters' Hand-book*) de Read?—R. Oui, et le relevé que contient la brochure est basé sur ces deux livres.

Q. Dites-moi si d'après ce livre, édition de 1891, le pilotage est obligatoire ou non obligatoire dans le port de Middleboro'?—R. Le pilotage est non obligatoire dans le port en question d'après ce livre. C'est là, si je ne me trompe, la dernière édition du livre qui ait été reçue en ce pays. L'édition de 1895 devait être publiée à la fin de décembre, mais elle ne l'a pas encore été, et les éditeurs m'ont écrit qu'ils me transmettraient un exemplaire de la nouvelle édition aussitôt qu'ils le pourraient.

Q. Dans ce livre, édition de 1891, le pilotage est-il indiqué comme étant obligatoire ou non obligatoire à Middleboro-sur-la-Tease?—R. Dans les deux livres, le pilotage est indiqué comme étant non obligatoire à cet endroit; la chose n'est pas mentionnée dans ce livre. Je crois que la Tease est mentionnée dans l'autre livre d'une autre manière; Middleboro est l'un des ports de Tease.

Q. Examinez les chiffres sous l'entête "B", à la page 14; est-celà le tirant d'eau ordinaire des navires du tonnage donné?—R. Oui.

Q. En entrant dans le port et en sortant?—R. Oui.

Q. Cet état a-t-il été préparé par vous et d'autres membres du comité des armateurs, et, si oui, sur quoi avez-vous basé vos chiffres?—R. Cet état a été préparé

d'après des données exactes. Nous avons comparé ensemble plusieurs navires et nous avons pris une juste moyenne.

Q. Ce n'est pas là le tirant d'eau d'un navire en particulier ?—R. Non.

Q. C'est une moyenne que vous avez établie après avoir comparé ensemble plusieurs navires?—R. Oui, mais le tirant d'eau de la plupart des navires dépasse cette moyenne.

Q. Avez-vous préparé l'état " D", page 16, relativement aux droits de pilotage payés par les navires à Saint-Jean et à Halifax, de la même manière, en prenant le tirant d'eau des navires et leur tonnage ?—R. Oui. En ce qui concerne le port de Saint-Jean, on a pris le tirant d'eau des navires et les taux de droits exigés ici ; en ce qui concerne le port d'Halifax, on a pris le tonnage des navires et le tarif des droits en vigueur dans ce port, puis on a comparé les chiffres ensemble.

Q. Il a été préparé un état indiquant les droits de pilotage imposés en l'année 1894 sur les steamers de la ligne de Londres à Saint-Jean et à Halifax ?—R. Oui.

Q. Est-ce que cet état a été préparé par vous et d'après les droits réellement payés ?—R. Pour ce qui regarde le havre de Saint-Jean, je me suis basé sur ce qui a été payé par les navires ; quant au port d'Halifax, j'ai établi mes chiffres d'après le tarif des droits en vigueur dans ce port.

Q. A Halifax, les droits de pilotage portent toujours sur le tonnage des navires et il n'y a qu'un district ?—R. Oui, il n'y a qu'un seul district à Halifax et il n'y a qu'un taux pour les droits d'entrée et qu'un taux pour les droits de sortie. D'après les règlements de pilotage, le district s'étend de la tête de Chibouctou au phare du Diable.

Q. En faisant vos calculs, vous avez supposé que tous les steamers avaient été hélés en dehors de ce district ?—R. Oui, mais je ne crois pas qu'il en ait été ainsi.

Q. Dans le montant de droits perçus dans le port de Saint-Jean, avez-vous inclus les sommes d'argent payées au pilote Cline pour ses dépenses de voyage ?—R. Non.

Q. Cela représenterait $200 de plus ?—R. Dix dollars pour chaque bateau, ou $200 en tout.

Q. Alors le total, y compris les sommes allouées en 1894 à Cline pour ses dépenses de voyage par la Ligne Furness, s'élève à combien ?—R. En ajoutant $200 à la somme portée dans cet état on arrive au montant total qui a été payé en 1894 par la Ligne Furness comme droits de pilotage et dépenses de voyage des pilotes. Le montant des droits de pilotage payés dans le port de Halifax n'a pas dépassé $744.50. Les navires de la Ligne Furness entrent deux fois dans le port de Halifax et en sortent aussi deux fois, mais on n'a comparé ensemble que les droits d'entrée et de sortie que payent les bateaux de cette ligne à Saint-Jean et à Halifax pour un seul voyage dans chaque direction.

Q. Je crois que vous êtes aussi agent pour la Ligne des Indes Occidentales, dont les vaisseaux fréquentent les ports de Saint-Jean et de Halifax ?—R. Oui, notre maison l'est.

Q. Est-ce que les droits de pilotage réellement payés par tous les navires de cette ligne qui ont visité Saint-Jean et Halifax en 1894 sont compris dans le relevé " F" ?—R. Oui.

Q. Est-ce que ce relevé indique ce qui a été réellement payé dans le port de Halifax, ou bien les plus forts montants de droits qui auraient pu être exigés ?—R. Les plus forts montants de droits qui auraient pu être exigés si les navires avaient été hélés dans chaque occasion ; je parle des navires de la Ligne des Indes Occidentales. En ce qui concerne le port de Saint-Jean, cet état fait voir ce qui a été réellement payé par les navires, et pour ce qui regaarde le port de Halifax, il s'agit des plus forts montants de droits qui auraient pu être exigés. Les droits de pilotage perçus à Saint-Jean se chiffrent par $1,136.26, et ceux qui ont dû être prélevés à Halifax par $475.70.

Au capitaine Smith :

Q. Est-ce qu'il s'agit ici des droits payés pour un seul voyage ?—R. Les steamers de la Ligne des Indes Occidentales ne viennent dans ce port-ci et à Halifax qu'une fois.

A M. Palmer :

Q. Cette pièce ("G") indique le tarif des droits de pilotage imposés sur les navires de la Ligne de Londres à partir du mois de décembre 1884 jusqu'au mois d'août 1886 ?—R. Oui.

Q. Cette pièce fait voir qu'un rabais a été alloué. Pouvez-vous expliquer la chose ?—R. Les pilotes reçurent le plein montant des droits jusqu'au mois de décembre 1884, alors que je fis avec le pilote Richard Cline un arrangement en vertu duquel il devait se contenter de $90 pour ses services.

Q. Pour chaque voyage ?—R. A chaque voyage, il devait rembourser à la compagnie la différence entre $90 et la somme qu'il toucherait ; cet arrangement était privé. Nous payions au bureau du pilotage le plein montant des droits et le pilote nous remboursait l'excédant des $90. Il en a été ainsi pendant tout le mois de décembre 1884.

Q. Quel a été l'excédent ?—R. Dans un cas, $22.80. La pièce indique les excédents pour le mois de décembre 1884 et le mois de janvier 1885. Dans le cours du mois de janvier 1885, un de mes commis, Thomas Miller, m'informa que trois des autres pilotes, John Thomas, William Lee et Henry Spears, offraient leurs services moyennant $75. L'offre de ces pilotes fut acceptée et leurs émoluments furent ensuite portés à $80. Cet arrangement subsista jusqu'au mois d'août 1886.

Q. Le montant total des droits de pilotage payés, les sommes remboursées et le rabais alloué, tout cela est indiqué dans cette pièce-ci ?—R. Oui.

Q. Les sommes d'argent remboursées ont-elles tourné à votre profit ?—R. Non, aucunement. C'est la compagnie qui en a bénéficiée. J'agissais simplement comme agent de la compagnie.

Q. Maintenant, est-ce que les bateaux de la ligne des Indes Occidentales prennent des pilotes au-delà du premier district en sortant du port de Saint-Jean ?—R. En sortant d'ici.

Q. Oui ?—R. Ils n'en ont pris que dans une ou deux occasions, alors que le capitaine était malade ; règle générale, ils n'en prennent pas.

Q. Les navires de la Ligne de Londres, en vertu de l'arrangement qui existe à l'heure qu'il est, prennent des pilotes pour descendre la baie ?—R. Ils sont forcés de le faire.

Q. Que voulez-vous dire ?—R. La chose n'est pas obligatoire en vertu des règlements, mais avant de pouvoir engager M. Cline comme notre pilote spécial nous avons dû nous obliger à le prendre à chaque voyage pour descendre la baie.

Q. Pouvez-vous me dire le montant de droits que les navires de la ligne en question ont payé, en 1894, pour descendre la baie ?—R. De $40 à $45 par steamer. A peu près $900 pour les 20 steamers.

Q. Le montant des droits de pilotage que les navires de cette ligne ont payé, en 1894, en vertu de l'arrangement que les commissaires vous ont imposé, s'est élevé à combien ?—R. A $849.76

Au capitaine Smith :

Q. Vos navires sont tenus de payer le plein montant des droits de pilotage en entrant dans le port ?—R. Oui, en vertu de cet arrangement.

Q. Et aussi le plein montant des droits de pilotage en descendant la baie ?—R. Oui, chaque fois.

A M. Palmer :

Q. On a mis un des pilotes à votre disposition à condition que vous payeriez tous les droits de pilotage d'entrée et de sortie ?—R. Oui.

Q. Prendriez-vous un pilote pour descendre la baie si vous n'y étiez pas forcés en vertu de cet arrangement ?—R. Non, si nous étions libres d'agir à notre guise sous ce rapport nous ferions débarquer le pilote à l'île des Perdrix.

Q. Les bateaux de la Ligne Furness fréquentent ce port-ci depuis combien d'années ?—R. Depuis environ 10 ans.

Q. Tout d'abord, aviez-vous un pilote spécial ?—R. Non.

Q. Les bateaux arrivaient et prenaient un pilote au hasard ?—R. Oui.

Au capitaine Smith :

Q. Pendant combien d'années avez-vous pris vos pilotes au hasard ?—R. Je ne saurais le dire.

Q. Pendant 3 ou 4 ou 5 ans ?—R. Pendant à peu près la moitié de cet espace de temps.

Q. Etait-ce avant l'enquête relative à l'*Ulunda* ?—R. Après cette enquête.

A M. Palmer :

Q. Est-ce que l'enquête relative à l'*Ulunda* n'a pas été tenue après l'année 1884 ?—R. Oui.

Q. Les arrangements que vous avez faits avec Cline et les trois autres pilotes ont subsisté pendant toute l'année 1885 et une partie de l'année 1886 ?—R. Oui.

Q. A partir de là jusqu'à l'époque où vous avez fait un arrangement spécial avec les commissaires du pilotage en 1891, vous avez pris vos pilotes au hasard ?—R. Oui.

Q. Est-il arrivé des accidents aux navires de la Ligne Furness dans ce port-ci ?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire la nombre de ces accidents, et si les navires auxquels ils sont arrivés avaient un pilote à bord ?—R. Oui. Depuis que les navires de la Ligne Furness fréquentent ce port-ci, il leur est arrivé cinq accidents. Lors de quatre de ces accidents, il y avait des pilotes de Saint-Jean à bord des navires. L'autre accident est arrivé à l'*Ulunda*, à bord duquel il n'y avait pas de pilote. Ce navire s'était échoué sur le récif des Vaches, île aux Eglantiers. Une enquête fut tenue par le capitaine Smith.

Au capitaine Smith :

Q. Quels étaient les noms des autres navires ?—R. L'un s'appelait le *York City*. Ce navire, en se rendant d'ici à Halifax, échoua dans le Petit Passage ; le pilote John Thomas était à bord. Un autre portait le nom de *Demera*. Il n'y eut pas d'enquête au sujet du *York City* de ce côté-ci de la baie.

Q. Ce navire fut-il sérieusement avarié ?—R. Je ne le crois pas, car il continua sa route vers Halifax. Je ne me rappelle pas ce qu'on lui a fait à Halifax, mais son fond a dû être examiné. Le *Demera*, en se rendant d'ici à Halifax, toucha près du cap Sable, île des Phoques, et le même pilote était à bord. Une autre fois, le *Demera*, en sortant de ce port-ci, toucha quelque part en amont de la balise ; je crois que le pilote Trainor était à bord.

Q. Avez-vous des notes à votre bureau au sujet de ces accidents ?—R. Non, mais les commissaires du pilotage doivent en avoir. Enfin, l'*Ottawa*, en se rendant de Halifax à Saint-Jean, toucha le Rocher Blond et se perdit complètement. Le pilote Richard Cline était à bord. C'était un steamer neuf.

A M. Palmer :

Q. Vous êtes les agents de la Ligne des Indes Occidentales depuis combien d'années ?—R. Depuis environ cinq ans.

Q. Pendant cet espace de temps est-il arrivé des accidents aux navires de cette ligne, avec ou sans pilotes à bord ?—R. Oui, avec des pilotes à bord.

Au capitaine Smith :

Q. Est-ce depuis que j'ai inspecté ces steamers ?—R. Oui ; ils avaient justement commencé à faire le service.

A. M. Palmer :

Il est arrivé deux accidents aux navires de la Ligne des Indes Occidentales, et dans chaque il y avait des pilotes à bord. Le *Taymouth Castle*, conduit par le

pilote Henry Spears, aborda une goélette dans la baie, par un temps de brume, et le *Duart Castle*, en entrant dans le havre, s'échoua. Je ne sais pas le nom du pilote qui conduisait ce dernier navire.

Q. Est-il arrivé des accidents à des navires de la Ligne des Indes Occidentales sans pilotes à bord depuis que vous remplissez les fonctions d'agent de cette ligne?—R. Non.

Au capitaine Smith :

Q. Il n'est jamais arrivé d'accidents lorsque les capitaines conduisaient leurs navires sans l'aide de pilotes?—R. Non, jamais.

A M. Palmer :

Q. Depuis 10 ans, y a-t-il des navires parmi ceux qui vous ont été consignés qui aient subi des désastres en descendant la baie alors qu'ils étaient conduits par des pilotes?—R. Oui. En octobre 1894, la barque *Plevna* me fut consignée ici et je la fis chargé de bois pour Carnarvon, Pays de Galles. Le capitaine prit un pilote pour descendre la baie; je ne me rappelle pas le nom du pilote. Lorsque la barque fut arrivée près du havre de Bliss, elle se trouva vent devant et le pilote recommanda au capitaine d'entrer dans le havre. Il faisait nuit. Le capitaine m'a déclaré qu'il avait dit au pilote qu'il ne connaissait pas le havre de Bliss et qu'il ne voulait pas prendre la responsabilité d'y conduire son navire. Le pilote aurait répondu qu'il connaissait parfaitement le havre et qu'il y dirigerait la barque.

Au capitaine Smith :

Et en entrant dans le havre de Bliss, le navire s'échoua et se perdit complètement.

A M. Palmer :

Q. D'après votre expérience comme armateur et agent d'une compagnie maritime, recommanderiez-vous ou permettriez-vous à un capitaine sous vos ordres de prendre un pilote pour descendre la baie ?—R. Certainement que non.

Au capitaine Smith :

Q. Vous ne permettriez pas à vos capitaines de prendre un pilote en descendant la baie ?—R. Non.

A M. Palmer :

Voici pourquoi. Lorsqu'on prend un pilote pour descendre la baie, il faut qu'on le débarque près de la côte ou qu'on le garde à bord du navire en lui payant tant par jour jusqu'à ce qu'il retourne. En se tenant près de terre pour permettre au pilote d'atteindre la côte en toute sûreté, on court de grands risques. Je crois que plusieurs des accidents qui sont arrivés doivent être attribués à cela.

Au capitaine Smith :

Q. Vous considérez qu'il est dangereux de se tenir près de la terre ?—R. Oui.

Q. Surtout par un temps de brume ?—R. Oui. En outre, je ne voudrais pas employer un capitaine qui ne pourrait conduire son navire en dedans et en dehors de la baie.

Au capitaine Douglass :

Q. Vous dites que vous n'emploieriez pas un homme qui se jugerait incapable de conduire son navire dans la baie de Fundy ?—R. Oui.

A M. Palmer :

Q. Avez-vous eu l'occasion de faire assurer des navires ou des cargaisons ?—R. Oui.

Q. Les compagnies d'assurances n'ont-elles jamais exigé de vous plus que les taux ordinaires, ou vous ont-elles jamais demandé si vos navires devaient descendre la baie avec ou sans pilote ?—R. Jamais.

Q. Votre compagnie ne possède pas de navires de moins de 125 tonneaux ?—R. Non.

Q. Depuis que le système de pilotage obligatoire est établi, avez-vous été intéressé dans des goélettes exemptes de pilotage ?—R. Oui, à titre de propriétaire.

Q. Lorsque vous avez fait assurer vos goélettes, les compagnies d'assurance ont-elles exigé plus que pour les navires de la même classe mais d'un tonnage suffisant pour les assujétir au pilotage ?—R. Non. Il n'a jamais été question de cela entre les compagnies d'assurance et moi.

Q. A Saint-Jean, les pilotes font le service à tour de rôle en ce qui concerne les ports en dehors du district du pilotage ?—R. Oui.

Si vous voulez qu'un pilote soit envoyé à Gloucester ou à Boston, vous devez employer celui dont le tour est arrivé ?—R. D'après ce que m'a dit le secrétaire, ce sont tout d'abord les bateaux qui prennent leur tour, et ensuite les pilotes à bord de chaque bateau. Il vous faut employer le pilote dont le tour est arrivé, à moins que vous n'ayez quelque chose à lui reprocher.

Q. Un agent d'une compagnie maritime qui a besoin d'un pilote pour conduire un bateau de Boston à Saint-Jean, doit s'adresser à la commission et prendre celui dont le tour est arrivé ?—R. Oui, d'après ce qui m'a été dit.

Au capitaine Smith :

Q. Vous pouvez refuser les services d'un pilote pour des raisons valables, mais vous n'avez pas le droit de choisir parmi le personnel ?—R. Non.

Q. Serait-il possible que celui dont le tour serait arrivé se trouvât dans le bas de la baie ?—R. Oui.

A M. Palmer :

Q. Un consignataire qui désire envoyer un pilote à un port étranger n'a pas le droit de le choisir ; il doit prendre celui que les commissaires lui désignent, à moins qu'il n'ait quelque chose à lui reprocher ?—R. Oui, c'est la règle.

Q. Approuvez-vous ce système ?—R. Non.

Q. Pourquoi ?—R. Je considère que nous devrions avoir le droit de choisir nos pilotes ; nous pourrions ainsi employer des hommes que nous connaîtrions parfaitement. Je ne connais pas personnellement tous les pilotes. Il y en a plusieurs dont j'ai pu apprécier le caractère et les capacités, et il y en a d'autres que je ne voudrais pas employer précisément parce que je ne les connais pas. N'ayant pas le droit de choisir qui nous voulons, nous sommes exposés à tomber sur des hommes incompétents. Nombre d'accidents sont arrivés à cause de cela, et plusieurs pilotes ont été suspendus pour diverses causes.

Au capitaine Smith :

Q. A votre sens, tous les pilotes ne sont pas censés être compétents ?—R. Il y en a qui ont été commissionnés sans avoir subi d'examen.

Q. Vous devez avoir confiance dans un pilote commissionné jusqu'à ce que vous ayez constaté qu'il est incompétent.—R. Oui, mais il y a une foule de capitaines que je ne voudrais pas employer précisément pour la même raison. Il ne suffit pas qu'un homme ait obtenu une commission pour qu'il inspire de la confiance.

Au capitaine Douglass :

Q. Vous avez dit qu'il était arrivé un grand nombre d'accidents. J'étais sous l'impression qu'il était arrivé peu d'accidents, et que cela était attribuable à l'habileté

des pilotes et à la facilité de la navigation.—R. Je considère que les pilotes de ce port n'ont pas subi des examens assez stricts pour que le fait qu'ils ont été commissionnés prouve qu'ils sont compétents. Naturellement, il y en a sur le nombre (je les ai jugés à l'œuvre) qui sont parfaitement capables de naviguer sur la baie de Fundy. Par contre, les capitaines de ce port n'ont pu obtenir leurs commissions qu'après avoir subi un examen sévère devant un conseil d'examinateurs d'expérience. Les pilotes qui ont passé des examens avant 1874 devant un comité du conseil municipal ne sont pas, à mes yeux, censés être compétents parce qu'ils ont été commissionnés.

A M. Palmer :

Q. Vous ne savez pas si les pilotes sont compétents ou non ?—R. J'en connais quelques-uns qui sont compétents et j'ai beaucoup confiance en eux. Ce que je prétends, c'est que les pilotes de ce port ont obtenu leurs commissions après avoir passé un examen trop peu sévère.

Q. Les droits de pilotage sont-ils plus élevés à Saint-Jean qu'à Halifax ?—R. Les droits sont beaucoup plus hauts ici qu'à Halifax. Ils sont trois ou quatre fois plus élevés ici qu'à Halifax pour les navires du même tonnage, et je considère que cela fait beaucoup de tort au commerce de ce port-ci. Les armateurs s'en plaignent fortement et le commerce en souffre.

Q. Les droits de pilotage sont-ils ou non les mêmes pour les steamers et les voiliers dans les autres ports du Canada, tels que Halifax, Montréal et Québec ?—R. A Halifax, à Boston et à New-York les droits sur les steamers et les voiliers sont les mêmes. A Québec et à Montréal, les steamers et les autres navires à la remorque payent des droits d'entrée et de sortie beaucoup moins élevés que les voiliers, et dans quelques cas moins que la moitié.

Q. Vous avez obtenu ces renseignements de vos correspondants ?—R. Oui, et dans quelques cas j'ai consulté les tarifs officiels.

Au capitaine Smith :

Q. Pouvez-vous en donner une copie à la commission ?—Q. Oui.

A M. Palmer :

Q. D'un autre côté, de combien les droits sur les steamers sont-ils plus élevés ?—R. Les droits sont de 33 à 43 pour 100 plus élevés sur les steamers que sur les voiliers du même tirant d'eau.

Q. A Halifax, les droits de pilotage portent sur le tonnage ?—R. Oui.

Q. Sur le tonnage brut ou net ?—R. Sur le tonnage net enregistré. En aval de Québec, et de Québec à Montréal ou à un autre endroit en amont de Sorel, les navires à la remorque ou mus par la vapeur sont soumis à un droit de $2 par pied en remontant et de $2 par pied en descendant. Pour les navires au long cours mus par la vapeur, les droits sont de $2.50 par pied en remontant et de $2.50 par pied en descendant. Quant aux voiliers, ils payent $4.20 en remontant et $2.80 en descendant. A Boston, les droits sont les mêmes pour les steamers et les voiliers.

Au capitaine Smith :

Q. Dans la Grande-Bretagne, est-ce que les droits de pilotage sont plus hauts ou moins élevés sur les steamers que sur les voiliers ?—R. Ils ne sont pas plus élevés dans aucun cas, mais dans plusieurs cas ils sont moins hauts. Avec mon expérience de 30 ans, je ne connais pas dans le monde d'autre port que Saint-Jean où les steamers payent plus de droits que les voiliers.

Q. Savez-vous quel est le tarif des droits en Angleterre ?—R. Dans aucun port les droits ne sont plus élevés sur les steamers que sur les voiliers ; à certains endroits ils sont les mêmes, et à d'autres ils sont moins hauts. Je persiste à dire qu'avec mon expérience de 30 ans je ne connais pas dans le monde d'autre port que Saint-Jean où les steamers payent plus que les voiliers, quelque puisse être l'échelle des

droits. A Portland, Maine, il n'y a pas de système régulier de pilotage. Vous pouvez faire vos arrangements comme vous l'entendez.

Q. Il n'y a pas de système de pilotage à Portland ?—R. Non. A Boston il y en a un, et les droits sont les mêmes pour les voiliers que pour les steamers. Il y a beaucoup de voiliers qui fréquentent le port de Portland.

A M. Palmer :

Q. Savez-vous que les navires qui font le service entre Portland et l'Amérique du Sud ne sont pas assujettis au pilolage et ne payent pas de droits de quais ?—R. Je sais que le pilotage n'est pas obligatoire pour ces navires.

Q. D'après votre expérience, quelle est la méthode la plus équitable de percevoir les droits de pilotage—d'après le tirant d'eau, ou suivant le tonnage ?—R. D'après le tonnage.

Q. Avez-vous calculé ce que représentaient par tonneau les droits payés dans ce port-ci par les steamers, les navires à trois mâts carrés, les bricks, et les barques, d'après leur tirant d'eau ?—R. Oui.

Q. A combien s'élèvent par tonneau les droits d'entrée et de sortie payés sur une goélette de 125 tonneaux ?—R. Voici comment j'ai fait mes calculs. J'ai pris la moyenne du tonnage de 20 steamers, 20 barques et navires à 3 mâts carrés, 20 goélettes et 20 brigantins, et je l'ai comparée aux droits d'entrée et de sortie payés par ces navires dans le premier district. J'ai pris le premier district parce que le pilotage y est obligatoire à l'entrée et à la sortie. En tenant compte des droits d'entrée payés dans les autres districts on arriverait à un montant plus élevé. J'ai constaté que dans le premier district les droits d'entrée et de sortie s'élevaient pour les steamers à 4½ sous par tonneau, tonnage net. Quant aux 20 barques et navires à 3 mâts carrés, j'ai pris le tirant d'eau et je l'ai ensuite converti en tonnage. J'ai pris 20 steamers qui sont venus dans ce port. Je les ai tous nommés ici. J'ai calculé les droits de pilotage d'après le tirant d'eau. J'ai ensuite réparti la somme que j'ai obtenue sur le tonnage total des divers navires. Voici les résultats auxquels je suis arrivé: pour les 20 steamers, 3 sous par tonneau (tonnage brut) et 4½ sous par tonneau (tonnage net) ; pour les 20 barques et navires à 3 mâts carrés, 4 sous par tonneau (tonnage net) ; pour les 20 brigantins, 10¼ sous ; enfin pour les 20 goélettes, 18 sous. Vous trouverez dans ces états les noms de tous les navires. Il s'agit des droits de pilotage payés dans le premier district.

Au capitaine Smith :

Q. Vous avez pris le tonnage net en premier lieu ?—R. Oui, et ensuite le tirant d'eau d'après lequel les droits avaient été payés.

A M. Skinner :

Q. Est-ce que cet état n'indique pas que les steamers ont payé moins que les voiliers d'après le tonnage ?—R. Non ; les barques et navires à 3 mâts carrés ont payé 4 sous.

Q. Vous avez constaté que la moyenne des droits de pilotage que payent les goélettes par tonneau est de 18 sous ?—R. Il est à ma connaissance qu'une goélette a payé 30 ou 35 sous. Celui qui en était le propriétaire m'a dit qu'il l'avait vendue parce que les droits de pilotage étaient trop hauts. La goélette *J. L. Cotter* a payé 30 sous par tonneau et la goélette *Aveana* 25½ sous.

A M. Palmer :

Q. Puisque le pilotage est obligatoire pour les navires à destination de Saint-Jean, le pilotage ne devrait-il pas être aussi obligatoire pour les navires à destination d'un port de la baie, autre que Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. En vertu de l'Acte du Pilotage, dans certains ports du Canada les capitaines peuvent obtenir la permission de piloter leurs propres navires, mais la chose ne peut pas se faire à Saint-Jean. A votre avis, cette disposition de la loi ne devrait-elle

pas être étendue au port de Saint-Jean?—R. Certainement; je ne vois pas pourquoi on n'aurait pas les mêmes avantages à Saint-Jean qu'ailleurs.

(Le commissaire lit l'article 67 du chapitre 80 des S. R. du Canada.) Le témoin —C'était l'article 65 dans l'acte primitif.

A M. Palmer:

Q. D'après vous existe-t-il des raisons pour soustraire aux règlements de pilotage de Saint-Jean les steamers de la Ligne Internationale ou les autres steamers qui font le service entre ce port-ci et les ports au nord de New-York?—R. Pas que je sache.

Q. Vous croyez que puisque les steamers de la Ligne des Indes Occidentales payent des droits de pilotage en entrant dans ce port-ci, les navires de la Ligne Internationale devraient aussi en payer?—R. A plus forte raison, car ils transportent plus de passagers. Ils sont enregistrés dans les Etats-Unis, et les steamers de la Ligne des Indes Occidentales sont enregistrés dans la Grande-Bretagne.

Q. Les capitaines de ces steamers sont commissionnés par les autorités canadiennes ou par le Conseil de Commerce?—R. Oui.

Au capitaine Smith:

Q. Est-ce que les navires britanniques qui vont dans les ports des Etats-Unis où le pilotage est obligatoire obtiennent les mêmes conditions favorables que les navires américains?—R. Non. Un steamer qui part d'ici pour aller à New-York et à Boston est tenu de payer des droits de pilotage à ces endroits. Une autre raison pour laquelle les vaisseaux de la Ligne Internationale devraient payer des droits comme les autres navires, c'est qu'ils naviguent le long de la côte par tous les temps et se trouvent très exposés. En outre, ces steamers sont assujettis aux droits dans le port d'Halifax.

Q. A combien s'élèveraient par année les droits sur les steamers de la Ligne Internationale d'après le tarif en vigueur?—R. Ces steamers sont d'environ 1,200 tonneaux et tirent à peu près 10 pieds d'eau. Ils font environ 175 visites à ce port par année et transportent des milliers de passagers. Les droits qu'ils auraient à payer s'ils étaient sur le même pied que les autres navires se chiffreraient par plus de $8,000 par année.

Q. Dites-moi qui vous a fourni ces renseignements?—R. Ils m'ont été fournis par l'agent de la Ligne Internationale à Saint-Jean.

Q. En vertu de quoi les seamers de cette ligne sont-ils exempts de droits?—R. En vertu de l'Acte.

Q. Y avait-il une raison pour les exempter des droits?—R. Ils ont été exemptés des droits à la suite de représentations faites au gouvernement par la compagnie.

Q. Si le pilotage doit continuer à être obligatoire pour les navires de 125 ou 150 tonneaux, à votre avis, est-ce que des droits de pilotage ne devraient pas être exigés des steamers de la baie entrant dans le port de Saint-Jean?—R. Oui.

Q. Est-ce que les capitaines de ces steamers passent un examen plus sévère que les capitaines des navires à voiles ou à vapeur qui fréquentent ce port-ci?—R. Non.

Q. Croyez-vous que dans l'état actuel des choses les bateaux remorqués devraient payer des droits de pilotage?—R. Non; je ne vois pas la nécessité de plus d'un pilote. Je considère que les steamers *Monticello*, *Alpha* et *Hiowatha*, devraient payer des droits de pilotage tant que le système actuel subsistera.

Q. Alors les remorqueurs devraient aussi payer les droits?—R. Oui, je crois que tous les navires, sans égard à leur tonnage, devraient payer des droits, si tant est que le pilotage doit continuer d'être obligatoire. Je ne veux pas dire qu'un petit navire devrait payer autant qu'un grand vaisseau.

Q. Je vous demande si, à votre avis, tous les steamers, ainsi que les bateaux qu'ils touent, devraient payer les droits de pilotage?—R. Non. Si les steamers avaient un pilote, cela serait suffisant, et je ne vois pas pourquoi les chalans toués payeraient des droits, à moins qu'on ne voulût répartir le montant sur le tout.

Q. Il ne devrait y avoir qu'un seul pilote pour le remorqueur et les bateaux toués?—R. Oui. Je crois qu'il serait préférable d'établir une échelle de taux, de

manière à faire payer moins en proportion aux bateaux qui seraient toués qu'à ceux qui ne le seraient pas.

Q. Supposons qu'un remorqueur océanique toue deux chalans ; ne serait-il pas absurde qu'il y eût un pilote à bord du remorqueur et un pilote à bord de chaque chalan ?—R. Oui. Je crois qu'il suffirait qu'il y eût un pilote à bord du remorqueur.

A M. McLean :

Q. Prétendez-vous que si le système actuel doit subsister tous les navires venant dans le port de Saint-Jean, sans égard à leur tonnage, devraient payer des droits de pilotage ?—R. Oui.

Q. Alors, ce que vous voulez, c'est que le pilotage ne soit pas du tout obligatoire ?—R. Précisément.

A M. Palmer :

Q. D'après vous, y aurait-il toujours un personnel suffisant de pilotes compétents dans le port de Saint-Jean si l'on rendait le pilotage facultatif ?—R. Je crois qu'il y aurait plus de pilotes qu'aujourd'hui ; quant à leur compétence, ce serait à nous d'en juger. Les pilotes seraient alors forcés d'acquérir de l'expérience dans la navigation de la baie.

Q. Il faudrait qu'ils se missent parfaitement au fait de la navigation de la baie comme les capitaines ?—R. Oui.

Au capitaine Douglass :

Q. Y aurait-il un personnel suffisant de pilotes pour répondre aux besoins du commerce de Saint-Jean, si le pilotage obligatoire était aboli ?—R. Je ne voudrais pas exprimer d'opinion là-dessus. A certaines époques de l'année, on a besoin de plus de pilotes que dans d'autres temps. Personne, que je sache, ne s'est encore plaint d'avoir eu de la difficulté à obtenir un pilote dans le port ; mais je crois qu'il n'y a pas assez de pilotes qui croisent dans la baie. Il est probable qu'il y aurait toujours équilibre entre l'offre et la demande. Il y a eu un temps où le nombre des pilotes était de 43.

Q. Dans ces dernières années il y a eu assez de 28 pilotes ?—R. Sur les 28 pilotes, supposons qu'il en resterait 10 ou 15 dans le port ; il n'y en aurait pas assez qui croiseraient dans les districts. Il est probable que c'est parce qu'il n'y avait pas assez de pilotes à l'extérieur que plusieurs navires ont échappé au pilotage en 1894.

Q. Voici un état qui indique le nombre des navires au long cours et de cabotiers qui sont entrés dans les ports de la baie ; est-ce vous qui avez préparé cet état, et si oui, où avez-vous pris vos chiffres ?—R. C'est moi qui ai préparé cet état et j'ai pris mes chiffres dans les tableaux du Commerce et de la Navigation pour l'exercice clos le 30 juin 1893.

Q. Veuillez indiquer le nombre des navires qui sont entrés dans les ports de la baie de Fundy et qui en sont sortis, non compris Saint-Jean.—R. Cet état comprend tous les ports indiqués dans les relevés des douanes, à partir de Saint-Jean de ce côté-ci en remontant la côte du Nouveau-Brunswick et en descendant la côte de la Nouvelle-Eccosse, y compris Digby. Il fait voir que pendant l'année clos le 30 juin 1893, il est entré dans tous ces ports, non compris Saint-Jean, 1,152 navires au long cours d'un tonnage de 248,728, et 3,038 cabotiers d'un tonnage de 295,718 ; soit en tout 4,190 vaisseaux d'un tonnage de 544,446. Pendant la même période, il est entré dans les ports de Saint-Jean, Frédéricton et Musquash (ces deux derniers ports ne comptent que fort peu de chose) 1,918 navires au long cours d'un tonnage de 566,282, y compris les steamers de la Ligne Internationale, dont le tonnage se chiffre par 179,884 ; et 2,291 cabotiers d'un tonnage de 260,044, y compris les steamers de la baie *Monticello*, *Alpha* et *Hiawatha*, dont le tonnage se chiffre par 161,274 ; soit en tout 4,209 vaisseaux d'un tonnage de 826,326. Si l'on déduit le tonnage des vapeurs de la Ligne Internationale et celui des steamers de la baie, il restera un total

net de 485,168 pour le tonnage des navires qui sont entrés dans les port de Saint-Jean, Frédéricton et Musquash.

Q. Dans votre état les cabotiers comprennent les navires qui ont fait le service entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Maintenant les navires qui se rendent dans un port de la baie autre que Saint-Jean ne payent pas de droits de pilotage ?—R. Non. Le port des navires qui sont entrés dans le port de Saint-Jean est d'environ 60,000 tonneaux moindre que celui des vaisseaux qui ont visité les autres ports de la baie, si on laisse de côté les steamers que j'ai mentionnés.

Q. N'est-il pas vrai qu'avant l'année 1873 le commerce maritime était beaucoup plus considérable à Saint-Jean que dans les autres ports de la baie ?—R. Oui.

Q. De 1873 à 1894 le commerce maritime s'est beaucoup développé dans les ports situés dans le haut de la baie ?—R. Oui.

Q. Et il n'a pas pris beaucoup de développement à Saint-Jean ?—R. Non, au contraire. Si l'on tient compte des steamers qui viennent ici à l'heure qu'il est et qui ne fréquentaient pas notre port autrefois, il y a eu une augmentation depuis 20 ans. Pendant l'exercice clos le 30 juin 1875, il est entré dans ce port-ci 1,131 navires en tout, d'un port de 377,614 tonneaux. Pendant l'exercice clos le 30 juin 1893, 18 ans plus tard, il est entré ici 1,871 vaisseaux d'un port de 562,032 tonneaux.

(M. Palmer demande que le secrétaire de la commission du pilotage de Saint-Jean fournisse un état indiquant les recettes brutes provenant de la perception des droits de pilotage depuis 1873 jusqu'au 31 décembre 1894.)

Q. Dernièrement, vous étiez agent pour un navire dans le port de Cardiff ?—R. Oui ; pour une barquentine d'environ 310 tonneaux.

Q. Si je ne me trompe, le pilotage est facultatif à Cardiff ?—R. Oui.

Q. Est-ce que le navire dont vous venez de parler prenait un pilote ?—R. Il en employait un à partir des rades jusqu'au havre. C'était le *Curlew*.

Q. Combien payiez-vous comme droits de pilotage pour ce navire ?—R. Une guinée à l'entrée et une guinée à la sortie.

Q. Est-ce que ce navire est venu à Saint-Jean ?—R. Oui, plusieurs fois.

Q. Combien payait-il ici comme droits d'entrée et de sortie ?—R. A peu près $50 ; à peu près cinq fois autant qu'à Cardiff.

Au capitaine Smith :

Q. Quelle est l'étendue du district de pilotage à Cardiff ?—R. Je n'en sais rien ; il s'étend des rades au dock.

A M. Palmer :

Q. Y a-t-il au large des docks de Cardiff un endroit appelé Rade du Roi ?—R. Il y a la Rade du Roi ; elle s'étend des rades de Penorth aux docks de Cardiff. Entre chaque dock ou havre dans le port de Cardiff les droits d'entrée et de sortie sont d'une guinée. Il n'y là qu'un seul district. La proportion, si l'on compare notre port à celui de Cardiff, serait de $33.75 à $10.

Q. Les droits seraient au delà de trois fois plus élevés ici ?—R. Oui, à peu près.

Q. Est-ce que les droits de pilotage sont plus hauts à Saint-Jean que dans les ports du Royaume-Uni et dans les autres ports des provinces maritimes ?—R. Je crois que les droits de pilotage sont plus élevés à Saint-Jean que dans tout autre port de la même étendue, et beaucoup plus élevés que dans la plupart des autres ports.

Q. Les droits de pilotage sont-ils plus élevés à Saint-Jean que dans les autres ports des provinces maritimes ?—R. Les droits sont trois ou quatre fois plus élevés à Saint-Jean que dans tout autre port des provinces maritimes, y compris Halifax, Pictou et Sydney.

Contre-interrogé par M. Skinner :

Je suis armateur.

Q. Vous n'êtes opposé qu'au pilotage obligatoire ?—R. Oui, je crois qu'il est désirable pour le port de Saint-Jean d'avoir un système de pilotage, mais je suis opposé au pilotage obligatoire ou à l'emploi obligatoire de pilotes.

Q. Pourriez-vous dire combien il faudrait de pilotes sous un régime facultatif ?—R. Non, parce que je n'ai rien sur quoi baser une opinion.

Q. Voulez-vous me dire pourquoi il est expédié plus de bois qu'autrefois des ports situés dans le haut de la baie ?—R. Parce que les dépenses sont moindres dans ces ports qu'à Saint-Jean.

Q. Quelles sont les dépenses qu'il faut faire à Saint-Jean ?—R. Il y a la main-d'œuvre, le pilotage, le quaige et le tonnage.

Q. Quand même le pilotage obligatoire serait aboli, les dépenses seraient-elles encore plus fortes à Saint-Jean qu'ailleurs ?—R. Je crois que oui.

Q. Le pilotage n'est-il pas obligatoire à Parrsboro' ?—R. Je crois qu'il l'est à partir de l'extérieur du havre.

Q. Connaissez-vous les districts de pilotage de Parrsboro' ?—R. Non.

Q. A Saint-André, le pilotage est-il obligatoire ?—R. Je l'ignore.

Q. N'avez-vous pas perdu beaucoup de navires à l'étranger dans le cours des 20 dernières années ?—R. J'ai perdu très peu de navires ; je ne me souviens que de trois. Le *Choice* se perdit sur l'océan Atlantique en venant de l'Irlande. La barquentine *Alice M.* fit naufrage en mer. Enfin le *Bell Watters*, alors qu'il se trouvait en pleine mer, devint hors d'état de continuer sa route et fut conduit à Saint-Thomas; il fut condamné et vendu.

A M. Palmer :

Q. Une barquentine portant le nom de *Bittern* ne fit-elle pas aussi naufrage ?—R. Oui ; elle s'échoua sur la côte d'Australie et se perdit complètement.

A M. Skinner :

Q. Parmi vos navires, y en a-t-il pas qui ont été avariés en touchant quelque part ?—R. Oui. Un toucha près du brise-lames de Delaware et un autre dans la baie de Fundy.

Q. Quel est le navire qui fut avarié dans la baie de Fundy ?—R. La barquentine *Rapid.* Ell était partie de Philadelphie avec une cargaison de houille et se dirigeait vers ce port-ci par un temps de brume. Elle se rendit jusqu'à l'île Mahogany sans voir de pilote. Elle s'échoua près de cette île et son fond fut endommagé. Il n'y avait pas de pilote à bord de la barquentine lors de l'accident. Une enquête fut tenue. Les commissaires recommandèrent aux compagnies d'assurance de nous payer le montant des dommages et l'affaire fut réglée par un compromis. Cest là le seul accident que je me rappelle en ce qui concerne la baie de Fundy.

Q. Vous rappelez-vous le *Venice* ?—R. J'étais gérant pour ce navire. Il était à l'ancre pris de l'île des Perdrix, lorsqu'un vent violent s'éleva. Les chaînes cédèrent et le navire dériva dans la baie de Courtney. Il fut sérieusement avarié. Je ne sais pas s'il y avait ou non un pilote à bord.

Q. Quel est le nom du navire qui fut avarié sur la côte de la Nouvelle-Ecosse ?—R. Le *Rapid.*

Q. Pouvez-vous dire la différence qu'il y a à embarquer le bois dans le haut de la baie où à le faire conduire par des goélettes jusqu'à Saint-Jean pour le réexpédier ensuite ?—R. Je n'en sais trop rien. Un grand nombre de goélettes viennent ici avec des cargaisons de houille, mais la plupart arrivent sur lest. Il y a maintenant beaucoup de marchandises qui arrivent ici par steamers.

Q. Presque toutes les classes de marchandises qui étaient autrefois transportées par des voiliers le sont maintenant par des steamers ?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'il n'y a pas aujourd'hui beaucoup de marchandises qui arrivent ici par chemin de fer ?—R. Il vient aujourd'hui deux tiers moins de marchandises manufacturées d'Europe qu'avant l'adoption de la politique nationale.

Q. Mais il y a plus de marchandises manufacturées qui arrivent à Saint-Jean d'autres sources ?—R. Oui.

Q. Si une cargaison attendait un navire à Parrsboro' et si ce navire était en route pour Saint-Jean avec des marchandises, la cargaison qui se trouverait à Parrsboro' ne pourrait-elle pas être expédiée à Saint-Jean au-devant du navire ?—R. Je ne crois

pas que les choses se passeraient ainsi. Les conditions sont trop défavorables pour cela.

Q. Est-il à votre connaissance que des navires, après être arrivés ici et avoir débarqué leurs cargaisons, aient remonté la baie pour prendre leurs chargements de bois?—R. Non.

Q. Savez-vous s'il y a des quais ici qui rapportent plus de 6 pour 100 à ceux auxquels ils appartiennent?—R. Je n'en sais rien. J'ai entendu le maire ou l'échevin Robertson, à une assemblée publique, donner des chiffres pour montrer que les quais appartenant à la municipalité étaient une source importante de revenus; pour cette raison on ne devrait pas, suivant lui, permettre à M. Leary de construire un quai à Carleton.

Q. N'avez-vous pas dit dans le temps qu'il n'en était pas ainsi?—R. Non. La municipalité a suivi son avis et a fait construire le quai depuis.

Q. Il n'a pas servi à grand'chose jusqu'à présent?—R. Il n'est pas encore terminé. Il y a un gros trou au milieu.

Le témoin se retire.

Le capitaine SAMUEL F. PIKE est interrogé :

Au capitaine Smith :

Q. Commandez-vous un steamer à l'heure qu'il est?—R. Oui. Je commande le *Cumberland;* ce steamer est enregistré à Eastport et son tonnage est de 1,100.

Q. Quel est son plus fort tirant d'eau?—R. Environ 11 pieds; la moyenne de son tirant d'eau est d'à peu près 10 ou 10½ pieds.

Q. Entre quels ports naviguez-vous?—R. Entre Saint-Jean, Eastport, Lubec, Portland et Boston. Nous nous rendons quelquefois directement de Boston à Saint-Jean, mais nous ne venons jamais directement de Portland ici, du moins pas très souvent.

Q. Quel est votre personnel?—R. Il comprend un capitaine, deux pilotes, deux lieutenants, deux mécaniciens, et un équipage d'environ 50 personnes en tout.

Q. Quelle est la force des machines de votre navire?—R. Je crois qu'elle est de 1,200.

Q. Aux Etats-Unis comme ici les capitaines subissent un examen?—R. Oui.

Q. Vous avez été commissionné?—Oui.

Q. Est-ce que vos lieutenants ont des certificats?—R. Le premier lieutenant et les pilotes en ont.

Q. Quelle espèce de certificat vos pilotes ont-ils?—R. Des certificats attestant qu'ils sont des pilotes commissionnés.

Q. Aux Etats-Unis, où les pilotes obtiennent-ils leurs certificats?—R. Quelquefois à Portland, quelquefois à Boston.

Q. Qui les leur accorde?—R. MM. Randall et Burnham à Boston et MM. Pollister et Marritt à Portland.

Q. Les pilotes ne sont pas nommés par les différents Etats?—R. Non.

Q. Quelle espèce d'examen les pilotes passent-ils?—Le même examen que les officiers.

Q. En ce qui concerne les navires à vapeur et tous les autres?—R. Oui.

Q. Vous êtes sûr de cela?—R. Oui.

Q. Passent-ils un autre examen en sus de celui-là?—R. Pas que je sache.

Q. Ils ne subissent pas d'examen spécial pour le cabotage?—R. Au contraire, ils ne passent d'examen que pour le cabotage entre Boston, Portland, Eastport, et Saint-Jean; on les interroge sur les baies, les havres, les hauts-fonds, les courants et les marées.

Q. Est-ce que vos pilotes gouvernent le navire?—R. Non, nous avons deux quartiers-maîtres.

Q. Vous les choisissez parmi l'équipage?—R. Non, ce sont des quartiers-maîtres réguliers.

Q. Quels sont les principaux devoirs des deux pilotes?—R. Ils font le quart pendant 6 heures chacun. Ils déterminent les routes à suivre; ils mesurent les distances parcourues; ils dirigent le navire.

Q. Consultent-ils le capitaine avant de faire des changements de routes?—R. Non, sauf lorsque le temps est brumeux.

Q. Votre navire est-il en bois?—R. Oui.

Q. Avez-vous jamais constaté quelque déviation du compas?—R. Non.

Q. Suivez-vous exactement les routes magnétiques indiquées sur la carte?—R. Non, il y a un peu de différence. Nous savons par expérience les routes qu'il faut suivre.

Q. Vous ne savez pas s'il y a ou non une erreur dans le compas?—R. Une légère erreur. Nous n'avons pas de tables de déviation. Nous connaissons l'erreur et nous savons comment l'appliquer.

Au capitaine Douglass:

Q. Vous dites qu'il y a deux personnes à Portland et deux à Boston qui examinent les pilotes?—R. Oui.

Q. Les pilotes sont interrogés sur ce qui concerne la navigation le long des côtes des Etats-Unis?—R. Oui, et aussi sur ce qui concerne la navigation de la baie de Fundy jusqu'à Saint-Jean.

Q. Vos examinateurs à Portland et à Boston connaissent-ils la baie de Fundy?—R. Oui.

Q. Comment sont-ils arrivés à la connaître?—R. L'un d'eux a navigué pendant des années sur la baie.

Q. Alors les examinateurs à Boston sont au fait de la navigation de la baie de Fundy, et ils sont par conséquent compétents pour examiner ces pilotes?—R. Oui; l'un d'eux a navigué dans ces parages-ci pendant des années.

Q. Dans le cas où un accident arriverait à votre steamer, qui en serait tenu responsable, vous ou les pilotes?—R. Cela dépendrait des circonstances. Il est probable que c'est moi qui serais blâmé

Q. Est-ce que le pilote qui aurait été avec vous sur le pont au moment de l'accident échapperait à toute responsabilité?—R. Oui, je le crois.

Q. Mais s'il se trouvait seul sur le pont, ce serait différent?—R. Oui.

Au capitaine Scott:

Q. Vous passez généralement par le chenal du Nord, entre Grand-Manan et Maine?—R. Oui, toujours.

Q. Y a-t-il souvent de la brume dans ces parages?—R. Oui, il y a là beaucoup de brume tous les étés.

Q. Quel est le mois où il y en a le plus?—R. Il y en a beaucoup pendant les mois de juillet, août et septembre; je crois que c'est dans le mois de juillet qu'il y en a le plus.

Q. Lorsque le temps était brumeux, vous avez eu occasion de vous servir de la sonde?—R. Oui.

Q. Avez-vous trouvé que la sonde était un assez bon guide?—R. Nous ne nous servons pas de la sonde très souvent. Nous allons d'une pointe de terre à l'autre, d'un sifflet à l'autre. Nous savons le temps qu'il faut pour aller d'une pointe de terre à l'autre, ou d'un signal de brume à l'autre.

Q. Lorsque vous avez été forcé de vous servir de la sonde pour ne pas exposer votre navire, avez-vous constaté que les sondages s'accordaient assez bien avec la position où vous étiez?—R. Oui.

Q. Les sondages sur la carte dont vous vous servez sont assez corrects?—R. Oui.

Q. Vous est-il jamais arrivé d'accident sur la côte?—R. Oui, mais je n'étais alors que second pilote sur mon navire; mon beau-père en était le capitaine. Je suis parfaitement capable de conduire mon navire, aller et retour.

11*b*—5

Q. Est-ce que votre commission comporte cela ?—R. Oui, les capitaines sont tous des pilotes.

Q. Les capitaines commencent généralement par exercer les fonctions de pilotes ?—R. Oui.

Q. Dans le cas où vous seriez promu au commandement d'un plus grand navire, votre pilote vous succéderait probablement ?—R. Oui.

Q. Serait-il promu avant l'officier en chef ?—R. Oui ; les devoirs de l'officier en chef sont distincts. Il a surtout à s'occuper de la cargaison.

Q. Je crois que vous avez dit qu'il vous était arrivé un accident pendant que vous occupiez le poste de second pilote ?—R. Oui.

Q. Où cet accident est-il arrivé ?—R. Près de la pointe Lepreau, Etat du Maine.

Q. Vous avaz eu l'occasion de voir les bateaux-pilotes croiser dans la baie ?—R. Oui.

Q. Où les avez-vous vus ?—R. Un peu partout.

Q. Les avez-vous vu dans le chenal par où vous avez l'habitude de passer ?—R. Oui.

Q. Avaient-ils l'air de se tenir sur le qui-vive ?—R. Oui.

Q. Considérez-vous que les pilotes remplissent fidèlement leurs devoirs d'après ce que vous avez pu voir ?—R. Oui. Nous avons déjà rencontré des pilotes au large de la Petite-Rivière.

Q. Connaissez-vous bien le système de pilotage de Saint-Jean ?—R. Non.

Q. Vous n'avez jamais besoin des services d'un pilote ?—R. Non.

A M. Palmer :

Q. Quels émoluments payez-vous à vos pilotes ?—R. Le premier pilote reçoit $85 par mois, et le second pilote $60.

Q. Ces salaires leur sont-ils payés pendant tout le cours de l'année ?—Oui.

Q. Pouvez-vous me dire combien de pilotes la Compagnie de navigation à vapeur Internationale a à son service pour la route de Saint-Jean, Eastport et Boston ?—R. Quatre tout le temps ; deux sur chaque bateau. La compagnie paye des salaires à quatre pilotes tout le long de l'année.

Q. Auriez-vous la bonté de nous laisser voir les commissions de vos pilotes ?—R. Oui.

Q. Elles indiquent, je suppose, dans qnels parages ils sont autorisés à exercer leurs fonctions ?—R. Oui.

Q. Votre bateau paye-t-il des droits de pilotage à Boston ?—R. Non.

Q. Depuis quand êtes-vous capitaine du *Cumberland* ?—R. Depuis environ deux semaines. Le capitaine S. H. Pike est un de mes parents. Il a été longtemps au service de la Compagnie de navigation à vapeur Internationale comme capitaine et pilote, et a acquis beaucoup d'expérience dans la navigation de la baie de Fundy.

Q. Le sifflet de la pointe Lepreau a été changé de place ?—R. Oui, il se trouve maintenant dans une meilleure position et nous pouvons l'entendre mieux.

Q. Pouvez-vous me dire depuis combien d'années les pilotes, aux Etats-Unis, sont tenus de subir un examen ?—R. Je ne me rappelle pas.

Q. L'examen n'est obligatoire que pour les pilotes des cabotiers à vapeur transportant des passagers ?—R. Oui.

Q. Si votre bateau ne transportait que des marchandises vous ne seriez pas tenu d'employer un pilote commissionné ?—R. Non, il y a les commssions de première classe et celles de seconde classe ; pour un navire à passagers il faut un pilote muni d'une commission de première classe.

Q. Cela s'applique exclusivement aux navires à vapeur ?—R. Oui.

Q. Tous les cabotiers à vapeur doivent avoir à bord des pilotes munis d'une commission d'une classe ou d'une autre ?—R. Je ne sais pas ce qui en est pour les steamers à marchandises ; mais les steamers à passagers doivent avoir à bord des pilotes commissionnés.

Q. Les pilotes sont obligés d'obtenir une commission pour le district où ils veulent faire le service ?—R. Oui.

Q. Vos pilotes ne pourraient pas faire le service à bord des navires de la ligne Boston-Savannah ?—R. Non; il leur faudrait une commission spéciale.

Q. Combien de voyages vos navires font-ils par année ?—R. Pendant deux mois de l'année, trois bateaux font le service ici. Tout le long de l'été, nous transportons beaucoup de passagers; en hiver, nous en transportons moins.

Q. Avez-vous jamais fait le service entre Boston et Halifax ?—R. Non.

Au capitaine Smith :

Q. Ceux de vos steamers qui viennent ici vont-ils à Halifax ?—R. Non.

A M. Palmer :

Q. Pendant que vous avez été à bord du *Cumberland* comme capitaine, comme pilote ou en quelque qualité que ce soit, ce navire s'est-il jamais échoué près de Grand-Manan ?—R. Non.

Q. Si je comprends bien, vous avez une commission de pilote pour le district compris entre Saint-Jean et Eastport ?—R. Oui.

Q. En sus de votre commission de capitaine ?—R. Oui.

Q. Considérez-vous que vous êtes capable de conduire votre navire de Boston à Portland, Eastport et Saint-Jean sans l'aide d'un pilote de Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. Aux Etats-Unis, les pilotes ne sont examinés que sur ce qui concerne le cabotage ?—R. Oui.

Q. Si vous faisiez le service entre Boston et Halifax, savez-vous si vous seriez tenu d'avoir à bord de votre navire un pilote commissionné ?—R. Je n'en sais rien.

Q. Si vous faisiez le service directement entre Boston et Saint-Jean, sans arrêter à un port des Etats-Unis, seriez-vous obligé d'avoir un pilote commissionné à votre service ?—R. Je l'ignore.

Q. N'est-ce pas seulement pour la navigation entre les ports des Etats-Unis que la loi vous force d'avoir un pilote à bord ?—R. Oui. Je ne suis pas obligé d'avoir un pilote à bord entre Eastport et Saint-Jean.

Q. Si vous vous rendiez de Boston à Portland ou à Eastport sans avoir un pilote commissionné pour Saint-Jean, violeriez-vous la loi ?—R. Oui.

Au capitaine Douglass :

Q. Si vous ne preniez pas de pilote pour vous rendre à Saint-Jean, vous permettrait-on de transporter des passagers dans votre navire ?—R. Je ne le crois pas.

A M. Palmer :

Q. Un steamer peut quitter Boston à destination de Halifax sans avoir à bord un pilote commissionné ?—R. Je n'en sais rien.

Q. Si vous partiez de Portland pour vous rendre à Eastport sans avoir à bord vos deux pilotes commissionnés, vous violeriez la loi et vous seriez passible d'une amende ?—R. Oui.

Q. Supposons que vous partiriez d'Eastport pour aller à Saint-Jean sans vos pilotes, violeriez-vous la loi ?—R. Oui.

Au capitaine Smith :

Q. Un pilote pourrait-il obtenir une commission pour faire le service de Boston à Portland et à Eastport sans que le port de Saint-Jean fût compris ?—R. Oui, mais il ne pourrait pas conduire un navire à Saint-Jean.

Q. Vous ne pourriez pas, avec un pilote muni d'une commission de ce genre, obtenir votre congé à Boston ?—R. Je ne pourrais aller que jusqu'à Eastport

Q. Dans ce cas, je suppose que vous prendriez un pilote de Saint-Jean ?—R. C'est probable.

A M. Palmer :

Q. Considérez-vous que vous êtes parfaitement capable de conduire votre navire en dedans et en dehors de ce port-ci sans l'aide d'un pilote de Saint-Jean ?—R. Oui.

A. M. Skinner :

Q. Avez-vous jamais eu besoin des services d'un pilote de Saint-Jean ?—R. Non.

Q. Pensez-vous que vous pourriez naviguer en toute sûreté sur la baie de Fundy entre Boston et ce port-ci sans pilote ?—R. Oui.

Q. Supposons que toute votre expérience serait restreinte à la navigation au sud de New-York et que l'on vous chargerait à un moment donné de faire le service entre Boston et Saint-Jean, seriez-vous capable de vous passer de pilote ?—R. Non, car je serais étranger à la baie.

Q. Quelle somme d'expérience faudrait-il à un capitaine pour qu'il pût naviguer dans la baie sans pilote ?—R. Beaucoup d'expérience.

Au capitaine Douglass :

Q. Combien de temps avez-vous pris à acquérir assez d'expérience pour pouvoir piloter votre navire ?—R. Deux ou trois ans.

Q. Combien de temps avez-vous servi avant d'obtenir votre commission de pilote ?—R. Quatre ans.

Q. Depuis combien de temps faisiez-vous le service lorsque vous avez reçu votre commission de pilote ?—R. Il y a 12 ou 14 ans que je navigue sur mon bateau. J'ai navigué près de 10 ans sur la côte avant de recevoir ma commission.

A M. Skinner :

Q. Aux Etats-Unis, qu'exige-t-on d'un homme qui veut obtenir une commission de pilote ?—R. Il doit connaître tous les ports et subir un examen.

Q. Avez-veus souvent rencontré des pilotes qui n'avaient pas au moins 5 ans d'expérience lorsqu'ils ont obtenu leurs commissions ?—R. Je n'en connais pas.

Au capitaine Smith :

Q. Croyez-vous que le capitaine d'un grand navire qui aurait fréquenté divers ports dans plusieurs parties du monde pourrait remonter la baie de Fundy sans pilote ?—Je ne le crois pas, surtout par un temps de brume, comme il en fait si souvent ici.

Q. Parlez-vous du chenal du Nord ou du chenal du Sud ?—R. Des deux. Un marin doit bien connaître la baie avant de s'y aventurer, parce que la navigation y est dangereuse. Il n'y a pas de temps fixé pour l'apprentissage des pilotes aux Etats-Unis.

Au capitaine Smith :

Q. Il suffit de passer l'examen avec succès ?—R. Oui.

A M. McLean :

Q. Mais aucune compagnie n'emploie un pilote de moins de 5 ou 6 ans d'expérience ?—R. Non.

A M. Skinner :

Q. L'expérience nécessaire pour subir l'examen avec succès ne pourrait pas être acquise en moins de temps que cela ?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Avez-vous un système de balisage élaboré ?—R. Oui.

Au capitaine Smith :

Q. Considérez-vous que votre système est meilleur que celui de la baie de Fundy ?—R. Je ne vois pas de différence.

Q. Avez-vous quelque amélioration à suggérer au système que nous avons ici ?—R. Non.

Q. Savez-vous si vos navires sont exempts des droits de pilotage ?—R. Non.

Q. Si vous étiez forcé de payer des droits de pilotage ici, prendriez-vous le même nombre de pilotes qu'à présent ?—R. Nous serions encore tenus en vertu de notre loi d'employer le même nombre de pilotes qu'aujourd'hui. Nous ne payons pas de droits de pilotage d'entrée et de sortie à Boston.

A M. Palmer:

Q. Voici une lettre écrite par le capitaine Pike. J'y lis ce qui suit: "Je ne connais pas de baie sur la côte de l'Atlantique du Nord aussi libre d'obstacle à la navigation que la baie de Fundy à partir de Mispec, sur la côte du Maine, jusqu'à l'île des Perdrix.—Qu'en dites-vous ?—R. Il n'y a pas d'obstacle à partir d'une ligne tirée de la tête septentrionale de Grand-Manan à la pointe de la Liberté.

Q. Alors il n'y a pas d'obstacles à la navigation au nord ou à l'est de la ligne tirée du nord de Grand-Manan à la pointe de la Liberté?—R. Non. Lorsque le temps est clair, la navigation est facile dans ces parages; mais lorsqu'il y a de la brume, c'est différent.

Q. A l'est de la ligne tirée de la tête septentrionale de Grand-Manan à la pointe de la Liberté jusqu'à Saint-Jean, il n'y a pas d'obstacles ?—R. Pas que je sache.

M. Palmer lit l'article de l'Acte de la Marine Marchande, 1894, se rapportant au pilotage obligatoire.

14 février 1895.

M. Palmer lit le second article des règlements concernant le pilotage dans le port de Boston.

SAMUEL SCHOFIELD interrogé de nouveau:—

Avant d'aller plus loin, je désirerais expliquer une réponse que j'ai donnée hier à M. Palmer au sujet du pilotage des navires à la remorque. M. Palmer m'a demandé si, en supposant qu'un petit bateau touât un navire quelconque, il ne serait pas suffisant, à mon avis, que le remorqueur eût un pilote à bord et payât les droits de pilotage sans que le bateau toué y fût tenu. Je dois dire que cette réponse ne rend pas parfaitement ma pensée. Si, par exemple, le remorqueur était de 50 tonneaux et le navire toué de 1,000 ou 2,000 tonneaux, que le pilote fût à bord de l'un ou de l'autre, c'est réellement le plus grand vaisseau, c'est-à-dire le vaisseau toué, qui serait piloté, et je crois qu'il ne serait que juste qu'il payât des droits. Dans plusieurs ports, les steamers et les navires toués payent moins que les voiliers, mais ils n'échappent pas complètement aux droits.

Au capitaine Smith:

Q. Vous considérez que le pilote devrait être à bord du remorqueur ?—R. Je ne suis pas en état d'exprimer une opinion sur ce sujet.

Au capitaine Douglass :

Q. Supposons qu'un steamer tirant 20 pieds d'eau remorquât un navire tirant 15 pieds d'eau ; ce serait dangereux, n'est-ce pas, parce que si le steamer touchait le fond le navire à la remorque irait frapper sa poupe ?—R. Oui.

A M. Skinner:

Q. Vous avez dit que les droits de pilotage étaient moins élevés à Halifax qu'à Saint-Jean; n'est-il pas logique que le taux des droits varie dans les divers ports suivant les circonstances?—R. Oui.

Q. Si les conditions de deux ports donnés sont différentes, le taux des droits doit aussi être différent?—R. Oui.

Q. Que le pilotage soit obligatoire ou facultatif, il faut dans tous les cas que les pilotes puissent gagner de quoi vivre?—R. Oui.

Q. Quel montant constituerait un salaire annuel raisonnable pour un pilote de ce port-ci?—R. Je ne saurais dire.

Q. Prenez comme base les salaires payés aux pilotes des navires de la Ligne Internationale—$80 et $60; ces salaires seraient-ils suffisants pour les pilotes de Saint-Jean?—R. Je n'en sais rien; ce serait peut-être trop. Je vois par les rapports que nombre de pilotes reçoivent seulement la moitié de ces salaires; il y en a qui ne gagnent pas plus de $300 par année. Je ne sais pas combien la vie leur coûte ni si leurs familles sont nombreuses.

Au capitaine Douglass :

Q. Combien gagnent les lieutenants des caboteurs?—R. Ceux que j'emploie gagnent à peu près $35 et $40 par mois; je paye $40 au lieutenant d'une goélette de 93 tonneaux.

Au capitaine Smith :

Q. Vous considérez qu'un pilote qui se consacrerait entièrement à son art devrait en retirer de quoi vivre?—R. Dans plusieurs ports, les pilotes exercent diverses industries en sus de leur art; ils font la pêche, ils tiennent de petits magasins, etc. Je ne vois pas pourquoi les pilotes de Saint-Jean ne feraient pas de même; s'ils pouvaient retirer quelque chose d'autres sources, il ne serait plus nécessaire de maintenir les droits aux taux actuels.

A M. Skinner :

Q. C'est à votre demande que le pilote Cline a été mis à votre service?—R. Oui.

Q. Vous avez exigé qu'une partie de ses émoluments vous fût remboursée?—R. La chose avait été stipulée dans l'arrangement fait en premier lieu; mais il n'en est plus de même.

Q Qu'est-ce qui a donné lieu au changement?—R. Voici. L'heure où nos steamers partaient de Halifax était connue des pilotes, de sorte qu'ils pouvaient toujours les rencontrer dans le troisième district, dont la limite se trouve à 12 milles environ en aval du port. Il nous fallait par conséquent payer le plein montant des droits de pilotage d'entrée. Lorsque nos marins étaient hélés juste en dehors de la limite du district, nous étions obligés de payer le plein montant des droits de sortie. Nous avons cru qu'il serait préférable de faire venir un pilote à Halifax pour y rejoindre nos navires en lui payant $10 pour ses frais de voyage. Et comme M. Furness, qui contrôle nos navires, voulait que toutes les précautions fussent prises pour éviter les accidents, nous avons décidé d'engager un pilote spécial. En outre, nos steamers étaient tenus de prendre le pilote qui les hélait; nous avons préféré prendre un pilote que nous connaissions et en qui nous avions pleine confiance, et nous avons jugé que ce serait un avantage pour nous, vu que le pilote que nous emploierions constamment finirait par se familiariser avec nos bateaux.

Q. Comprenez-vous pourquoi il serait plus nécessaire de prendre un pilote pour entrer dans la baie que pour en sortir?—R. D'après ce que m'ont dit les capitaines que j'ai rencontrés, il est plus nécessaire de prendre un pilote pour entrer dans la baie que pour en sortir, parce que les voiliers ne partent généralement du port que par un temps favorable, tandis qu'en remontant la baie, ils sont exposés à rencontrer des vents contraires ou de la brume.

Au capitaine Smith :

Q. Les capitaines de voiliers ne quittent généralement le port que par un temps favorable?—R. Oui. Une fois, un capitaine de navire transatlantique entra dans la baie par un temps très brumeaux et prit un pilote une fois rendu à l'île des Perdrix.

Le jour où il devait repartir, la brume était si épaisse que je ne pouvais voir d'un côté à l'autre de la rue. Je lui demandai s'il était toujours décidé de partir ; il me répondit: "Je suis entré dans la baie en me servant de la sonde et j'en sortirai de la même manière." Il parvint à se rendre en Angleterre sans accident avec sa cargaison de bois. Il était agé d'au moins 65 ans.

Q. Quel était le nom du navire ?—R. Je ne me rappelle pas.

A M. Skinner :

Q. Si je ne me trompe, le navire dut rester à l'ancre environ 4 jours en dehors de l'île ?—R. Je ne me rappelle pas le nom du navire. Le capitaite quitta notre bureau avec l'intention de mettre à la voile. Il prétendait pourvoir se guider avec la sonde.

Au capitaine Smith :

Je ne me rappelle pas que des capitaines, une fois rendus en dehors de l'île, aient pris un pilote pour finir le voyage.

Q. Vous avez dit que l'*Ulanda* s'était échoué sur le récif de la Vache ?—R. Oui.

Q. Cet accident est-il arrivé en dedans ou en dehors du district de pilotage ?—R. Dans les limites du troisième district actuel.

Q. Y avait-il un pilote à bord du navire ?—R. Non. C'était la première fois que nous n'avions pas de pilote. Le pilote avait été congédié à l'île. Le navire se perdit presque complètement et fut vendu sur les lieux. Il fait le service à l'heure qu'il est.

Q. A combien s'éleva le chiffre des avaries ?—R. Je ne sais pas quel était le montant de l'assurance. Le navire avait été évalué en premier lieu à environ $140,000, mais il faisait le service depuis 3 ou 4 ans.

Q. Le montant d'argent épargné si le navire n'avait pas subi d'accident aurait pu couvrir les droits de pilotage du navire de la Ligne Furness pendant un siècle ?—R. Pendant environ un demi-siècle.

Q. Le *York City* s'échoua dans le Petit-Passage ?—R. Oui. Ce navire ne se perdit pas complètement; il fut renfloué à eau haute et continua sa route.

Q. Le pilote John Thomas était à bord du navire en question ?—R. Oui.

Q. Il exerce encore les fonctions de pilote ?—R. Oui.

Q. Quelle espèce de navire était-ce ?—R. Un steamer à marchandises.

Q. Etait-ce un des navires de la Ligne Furness ?—R. Oui.

Q. Subit-il beaucoup ou peu d'avaries ?—R. Je l'ignore. Je ne crois pas que les avaries aient été sérieuses.

Q. Quelles avaries le *Demara* subit-il ?—R. Il toucha à l'embouchure du havre. Je ne sais pas jusqu'à quel point il fut avarié, mais je crois qu'il le fut sérieusement. Je crois qu'il fut brisé à un ou deux endroits, mais, d'après ce qu'on m'a dit, son fond ne fut pas endommagé. Le pilote Patrick Trainor, si je ne me trompe, était à bord.

Q. M. Trainor qui a été interrogé l'autre jour ?—R. Je ne le crois pas. Une enquête fut tenue et les commissaires exonérèrent le pilote de tout blâme.

Q. Dans quelle mesure l'*Ottawa* fut-il endommagé ?—R. Il se perdit complètement.

Q. L'*Ottawa* n'est pas mentionné dans ce relevé ?—R. Je crois que l'accident est arrivé avant l'époque où commence ce relevé.

A M. Skinner :

Q. Est-ce que l'*Ottawa* se perdit complètement ?—R. Oui, en se dirigeant ici.

Q. Vous ne connaissez les détails de l'accident arrivé à l'*Ottawa* que par ce que vous avez entendu dire ?—R. Tout ce que j'en sais m'a été rapporté par le capi-

taine du steamer et le pilote Cline. M. Cline m'a dit que le temps était brumeux et qu'il suivait la route qu'il avait déjà suivi à bord du même steamer, lorsque tout à coup le navire toucha. Le pilote était si sûr qu'il n'y avait pas de danger qu'il avait quitté le pont, et il se trouvait dans le salon au moment de l'accident.

Q. N'est-il pas nécessaire qu'il y ait un pilote ou une personne ayant les connaissances d'un pilote à bord des navires qui se rendent en aval de l'île?—R. Je ne le crois pas.

Q. Ne faut-il pas un pilote pour conduire un navire hors du port'?—R. Je crois qu'un capitaine compétent peut conduire son navire hors du port avec les données que lui fournissent ses cartes relativement au chenal et à la route à suivre. Le chenal est large et l'eau profonde, et les bouées indiquent la direction à prendre.

Q. Si le pilotage n'était pas obligatoire à la sortie du port, les pilotes, n'est-ce pas, seraient rarement employés?—R. Je n'en sais rien. Je crois que l'on en aurait besoin dans certains cas.

Au capitaine Smith:

Q. En supposant que le pilotage fût facultatif ici, est-ce que les pilotes pourraient connaître comme à présent les heures d'arrivée des navires?—R. Ce serait la même chose.

Q. Les pilotes prennent-ils des renseignements au sujet des heures d'arrivée des navires?—R. Cela ne leur suffit pas; il faut qu'ils fassent leurs propres calculs.

Q. Est-ce que les pilotes se tiendraient autant sur le qui-vive sous un système de pilotage facultatif qu'ils le font sous le régime actuel?—R. Oui. Nos journaux publient les dates où les navires doivent quitter les différents ports.

Au capitaine Douglass:

Q. Il n'y a pas ici de système régulier de postes de signaux où les mouvements des navires soient connus d'un endroit à l'autre, comme sur le Saint-Laurent?—R. Non. Le gardien du phare de la pointe Lepreau télégraphie quelquefois à Saint-Jean lorsqu'un navire passe. Il n'indique pas généralement le nom du navire.

A M. Skinner:

Q. Avez-vous de l'expérience dans la navigation de la baie?—R. Pas pour en parler.

Q. Vous avez dit que lorsqu'il s'agit d'effectuer une assurance, la question du pilotage n'entre pas du tout en ligne de compte?—R. Oui.

Q. Est-ce que les assureurs ne comptent pas que le système actuel de pilotage sera toujours maintenu?—R. Je l'ignore.

Q. Si le pilotage doit continuer d'être obligatoire, vous voulez qu'on ait le droit de choisir son pilote?—R. Autant que possible.

Q. Qu'entendez-vous par autant que possible?—R. Lorsqu'un navire est sur le point de partir de Saint-Jean l'armateur devrait avoir le privilège de choisir son pilote parmi ceux qui se trouvent dans le port; et lorsqu'un navire entre dans la baie, le capitaine devrait avoir le droit de choisir parmi les hommes qui sont à bord du bateau-pilote.

Q. Il est du devoir des commissaires du pilotage de voir à ce que des pilotes compétents soient employés.—R. Je diffère d'opinion avec vous sur ce sujet. L'Acte fédéral les a relevés de ce devoir. En vertu de cet acte, qui est venu en vigueur en 1874, les commissaires de Saint-Jean étaient tenus d'engager tous les pilotes qui, à cette époque, avaient une commission, sans égard à leurs capacités et sans leur faire subir d'examen, de sorte que leurs mains se sont trouvées liées.

Au capitaine Douglass:

Q. Ils étaient supposés avoir confiance dans ces pilotes?—R. C'est probable c'est en 1884 que cet acte est venu en vigueur.

A M. Skinner :

Q. Quant aux nouveaux pilotes qui ont été nommés depuis, il était du devoir des commissaires du pilotage de voir à ce qu'ils fussent compétents ?—R. Oui.

Q. Malgré cela, vous voulez qu'on ait le droit de choisir son pilote ?—R. Comme question de principe, je voudrais qu'on eût le droit de choisir son pilote, mais, bien entendu, parmi ceux qui ont été examinés et interrogés.

Q. Les pilotes qui auraient su s'insinuer dans les bonnes grâces des gens auraient le plus de chance ?—R. Pas en ce qui me concerne.

Q. Il y aurait des favoris, et quelques-uns d'entre eux gagneraient deux fois plus que les autres pilotes ?—R. Mettons que je choisirais aujourd'hui une douzaine d'hommes parmi les pilotes ; vous auriez beau dire qu'ils sont tous mes favoris, je n'en aurait pas moins confiance en eux. Je ne choisirais pas les autres, parce qu'ils me seraient inconnus.

Au capitaine Smith :

Q. Les pilotes qui ont été engagés en 1874 n'ont pas subi d'examen depuis ?—R. Non.

Q. Est-ce que les conditions sont changées dans la baie de Fundy depuis 1874 ; y a-t-il plus de phares, de boués, etc ?—R. La baie de Fundy a été améliorée de temps à autre, mais je ne puis dire dans quelle mesure. Il y a eu amélioration graduelle en fait de cornets de brume, bouées et sifflets.

Q. Mais il est à présumer que les pilotes se sont tenus au courant du progrès accompli ?—R. Ce n'est là qu'une présomption. Il n'y a pas d'examen périodique.

Q. Si les conditions sont changées, considérez-vous que les pilotes devraient être examinés de nouveau ?—R. Je ne crois pas qu'on pourrait les examiner trop souvent, je crois qu'un examen périodique serait une bonne chose.

Q. Savez-vous que rien de tel n'existe en ce qui concerne les capitaines et les seconds ?—Oui. Je le sais. Mais ce serait aussi une bonne chose pour les capitaines et les seconds.

A M. Skinner :

Q. Lorsqu'un navire entrerait dans la baie, ne serait-il pas pratiquement impossible pour le capitaine d'exercer le privilège qu'il aurait de choisir son pilote ?—R. Dans beaucoup de cas.

Au capitaine Smith :

Q. Même lorsqu'un navire serait sur le point de partir du port, l'armateur ne pourrait pas toujours choisir qui il voudrait ?—R. Non. Mais je voudrais que les capitaines, en entrant dans la baie, fussent choisis parmi les hommes qui se trouveraient à bord des bateaux-pilotes.

A M. Skinner :

Q, Les pilotes de ce port-ci n'ont-ils pas subi un examen assez strict devant des examinateurs compétents ?—R. Oui. Je parlais tout à l'heure des pilotes primitifs.

Q. Examinez ce programme d'examen ; qu'en pensez-vous ?—R. Je ne suis pas en état de juger de la chose.

Au capitaine Smith :

Q. Parmi les pilotes de Saint-Jean, y en a-t-il qui ont subi un examen d'après ce programme ?—R. L'examen que faisait subir le conseil municipal n'était pas suffisant, et ceux qui ont été commissionnés dans ce temps-là ne m'inspirent guère de confiance.

A M. Skinner :

Q. Prenons un voilier de 1,500 tonneaux et un steamer de 2,500 tonneaux ; combien de bois le steamer pourrait-il porter de plus que le voilier ?—R. Il est

difficile de répondre à cette question. Il y a des steamers qui portent moins de bois que les voiliers et d'autres qui en portent beaucoup plus. Il y a des steamers qui ont été spécialement censtruits pour le commerce d'expédition de bois et qui portent de fortes cargaisons sur leurs ponts ; il y en a d'autres qui ne peuvent prendre que de faibles chargements parce qu'ils sont étroits et qu'ils ont beaucoup de compartiments.

Q. Est-ce que les grands steamers ne portent pas de 25 à 30 pour 100 de plus que les voiliers du même tonnage enregistré ?—R. La cargaison sur le pont n'entre pas dans le tonnage enregistré ; il y a des steamers qui peuvent porter trois fois plus sur leurs ponts que d'autres.

Q. Prenons un steamer de 1,500 tonneaux et un voilier de 1,500 tonneaux ; le steamer pourra porter sur son pont beaucoup plus que le voilier ?—R. Pas nécessairement.

Q. D'après votre expérience, est-ce que les steamers qui viennent ici se charger de bois ne portent pas, règle générale, de 25 à 70 pour 100 plus de cargaison que les voiliers du même tonnage enregistré ?—R. Il y en a qui portent plus que les voiliers, mais je ne saurais dire dans quelle proportion. Il est venu ici dernièrement des steamers qui portaient 200 madriers sur leurs ponts et d'autres qui ne portaient presque rien sur leurs tillacs.

Q. Les steamers qui ne portent que de faibles cargaisons sur leurs ponts forment l'exception ?—R. Les steamers qui fréquentent ce port-ci portent en général d'assez fortes cargaisons.

Au capitaine Smith :

Q. Si vous choisissiez un steamer pour faire le service entre ce port-ci et Liverpool ou Londres, vous ne pourriez pas dire quelle cargaison il serait capable de porter ?—R. Non ; la chose varie tant. Les navires de la Ligne Furness ne portent pas de cargaison sur leurs ponts ; ils sont bien pontés, et l'on considère qu'il ne serait pas prudent de charger leurs tillacs.

Q. Les steamers qui partent de Montréal portent-ils des charges sur leurs ponts ? —R. Pas tous. Les steamers de la Ligne Allan portent de faibles cargaisons sur leurs ponts.

A M. Skinner :

Q. Les steamers qui viennent ici se charger de bois ne portent-ils pas de 30 à 35 pour 100 de plus que les voiliers du même tonnage ?—R. Ils portent plus, mais je ne pourrais dire dans quelle proportion. Un steamer nouveau modèle peut porter plus, y compris la charge sur son pont, qu'un voilier du même tonnage. Un voilier portera plus que son tonnage enregistré. Les steamers se trouvent ainsi à payer moins de droits par tonneau et par madrier.

Q. Avec le même tirant d'eau, un steamer peut porter plus de bois qu'un voilier ?—R. Oui ; avec le même tirant d'eau, un steamer nouveau modèle peut porter plus de bois qu'un voilier de grandeur ordinaire. Dans les nouveaux steamers, la différence entre le tonnage net et le tonnage brut est très faible, disons 100 tonneaux pour un bateau de bonne grandeur.

Au capitaine Douglass :

Q. Est-ce que l'espace réservé à la soute à charbon et aux machines est à peu près le même ?—R. Non. Ce sont la profondeur et la longueur qui affectent le tonnage enregistré.

Q. Dans les ports où le pilotage est basé sur le tonnage, les droits sont-ils payés d'après le tonnage brut ou d'après le tonnage net ?—R. Sur le tonnage net enregistré, à ce que j'ai pu voir.

Q. Cela comprend tout ?—R. Cela comprend à peu près tout l'espace disponible pour la cargaison.

Q. Vous avez dit que dans un cas les droits se sont élevés à 30 sous par tonneau ; pour quelle raison se sont-ils montés si haut ?—R. Je ne le sais pas ; je suppose que le tirant d'eau était considérable.

Q. Les droits étaient de $4\frac{1}{2}$ à 30 sous ?—R. Oui.

Au capitaine Smith :

Q. Pour quelle raison les droits ont-ils été si élevés dans le cas en question ?—R. Je l'ignore, mais je suppose que le navire tirait beaucoup d'eau.

Q. Vous êtes d'opinion que si tant est que le pilotage doive continuer d'être obligatoire, tous les navires sans exception doivent y être assujétis ?—R. Oui. En outre, je crois qu'il n'est pas juste que les navires de certaines lignes échappent au pilotage à Saint-Jean, alors qu'ils y sont assujétis à Halifax. Les navires, sans exception, devraient être sur le même pied. Tous les vaisseaux payent les droits ici, excepté ceux de la Ligue Internationale et ceux de la Ligne des Indes Occidentales. Outre qu'elle est exemptée des droits de pilotage, la Compagnie des Indes Occidentales reçoit une jolie subvention pour le transport des malles.

A. M. Skinner :

Q. Je crois que les navires de la Ligne Internationale ont déjà transporté les malles. Je ne suis jamais allé à Cardiff.

Q. Vous avez dit que les droits exigés dans le port de Saint-Jean, y compris le pilotage, font du tort à notre commerce et nous privent d'un trafic que nous aurions autrement. Pourriez-vous me dire de quel trafic nous sommes ainsi privés, sans parler des navires qui vont dans le haut de la baie se charger de bois ?—R. Saint-Jean est un port d'expédition de bois, et à cause du taux élevé des droits, nous avons perdu une partie du trafic en ce qui concerne le bois manufacturé dans le haut de la baie. Quant au bois manufacturé ici les frais de fabrication et d'expédition sont très considérables ; s'il en était autrement, il y aurait plus de gens qu'il n'y en a à l'heure qu'il est qui se livreraient au commerce du bois. Je parle là en connaissance de cause.

Q. A tout événement, tout le bois qui descend la rivière Saint-Jean est expédié d'ici ?—R. Oui.

Q. Vous prétendez qu'à cause du taux élevé des droits exigés ici, y compris le pilotage, on ne fait descendre que peu de bois sur la rivière Saint-Jean et ses tributaires ?—R. Oui. Je prétends que plus de bois serait abattu et expédié d'ici si les frais de fabrication et d'expédition étaient moins élevés. Un des importants manufacturiers de Saint-Jean s'est plaint en ma présence des dépenses qu'il avait à faire pour fabriquer son bois et l'expédier sur le marché des Indes-Occidentales.

Q. Est-ce que le pilotage est une des principales causes de cet état de choses ?—R. Le pilotage est une des plus fortes charges se rattachant au commerce d'expédition de ce port-ci. Un pilote reçoit pour ses services, eu égard au temps qu'il consacre à ses fonctions, plus que n'importe quel individu employé dans le commerce maritime, depuis l'agent d'une ligne de steamers en descendant jusqu'en bas de l'échelle.

Q. Vous vous basez sur le temps qu'un pilote consacre à piloter les navires ?—R. A peu près.

Q. Mais le temps qu'un pilote passe à rechercher les navires, ne faut-il pas en tenir compte ?—R. Sans doute, mais il peut se faire qu'un pilote consacre une partie de son temps à des choses étrangères à son art. J'ai déjà dit que les droits de pilotage étaient de trois à quatre fois plus élevés ici qu'à Halifax. La distance du havre de Halifax à la ligne du district de pilotage est d'environ 12 milles. Les pilotes doivent se tenir en dehors de cette ligne. Ici, lorsqu'un pilote se trouve en dehors de la balise, qui n'est qu'à environ un mille et demi de distance, il peut réclamer les droits pour le premier district. Il y a trois lignes en dehors desquelles il peut se rendre, et il peut même aller plus loin.

Q. Les pilotes de Saint-Jean sont obligés de se tenir dans le district extérieur ?—R. Pas du tout. Les règlements ne l'exigent pas. Les pilotes ne sont pas tenus de croiser.

Q. Assurément, les pilotes doivent être obligés de se rendre dans le district extérieur pour y rencontre les navires?—R. Ils ne sont pas obligés, en vertu des règlements, de s'y rendre. Ils y vont lorsqu'ils le veulent.

Q. Quelle est l'étendue du district de pilotage de Saint-Jean comparativement à celle du district de pilotage de Halifax?—R. Le district de pilotage de Halifax s'étend à une distance de 27 milles à partir de la ville de Halifax. Notre district de pilotage s'étend à une distance beaucoup plus grande.

Au capitaine Smith :

Q. Savez vous quelle est l'opinion des capitaines des steamers de la Ligne Furness au sujet des pilotes ?—R. Ils diffèrent d'opinion sur ce sujet. Ils y a des capitaines qui m'ont dit que les pilotes ne valaient rien et qu'ils n'en avaient pas besoin. Il y en a d'autres qui m'ont dit qu'ils étaient bien aises d'avoir les services d'un pilote lorsqu'ils étaient fatigués.

Q. Même si le pilotage était facultatif, un capitaine qui aurait besoin de repos prendrait un pilote ?—R. Pourvu que l'armateur y consentît.

A M. Gilbert :

Q. Les steamers qui se rendent de Parrsboro' ou de Yarmouth à Saint-Jean avec des chargements de houille sont exempts des droits de pilotage?—R. Entre les provinces.

Q. Pourriez-vous dire pourquoi ces steamers sont exempts des droits, tandis que les chalans à la remorque y sont assujettis ?—R. Je suppose que c'est parce que la navigation est plus facile et plus sûre pour un steamer que pour un navire à la remorque.

Q. Un steamer qui se rend de Yarmouth à ce port-ci ne court-il pas plus de risques qu'un remorqueur qui toue un chalan aux abords du havre?—R. Oui.

Q. Un steamer comme le *Monticello* ne court-il pas plus de risque à traverser la baie qu'un chalan qui se fait touer aux abords du havre ?—R. Il court le risque de 40 milles de plus de navigation.

Q. Et la cargaison du *Monticello* est généralement 10 fois plus importante que celle d'un chalan?—R. Oui.

A M. Palmer :

Q. Je crois que vous avez dit que le *Monticello* était subventionné?—R. Il reçoit une forte subvention du gouvernement fédéral pour le transport des malles, mais il ne lui est rien alloué, que je sache, par le gouvernement provincial.

Au capitaine Smith :

Q. Pourquoi le gouvernement local lui accorderait-il une subvention ?—R. Pour encourager la ligne.

A M. Palmer :

Q. Vous avez dit que l'*Alpha* et le *Hiawatha* recevaient aussi une subvention ?—R. Oui, ils sont subventionnés par le gouvernement fédéral et ils sont exempts des droits de pilotage en vertu de l'Acte. Le bateau de Grand-Manan reçoit un subside du gouvernement local et est aussi exempt des droits en vertu de l'Acte.

Q. N'est-il pas vrai qu'une forte proportion du bois qui descend la rivière Saint-Jean et ses tributaires est maintenant manufacturée à divers endroits le long de la rivière et expédiée par chemin de ter à Saint-Etienne et à Calais, puis de là envoyée sur les marchés étrangers —R. Je ne saurais dire.

Q. Hier, il a été question de l'importance des 85 ports mentionnés dans la brochure des armateurs. Voici un état indiquant le nombre de navires qui sont entrés dans quelques-uns de ces ports en différentes années; ces chiffres sont-ils exacts?—R. Ces renseignements ont été pris dans la dernière édition d'un livre publié en Angleterre.

M. PALMER demande que cet état soit déposé comme contenant les renseignements les plus récents sur les ports en question.

M. SKINNER.—Les chiffres ne sont peut-être pas parfaitement exacts.

M. PALMER.—Je demanderai plus tard à la commission la permission de déposer un relevé se rapportant à ces 85 ports et basé sur les derniers annuaires impériaux.

A. M. Palmer :

Q. Un pilote conduit un navire dans le port; peut-on le forcer à conduire le même navire en dehors du port?—R. Je ne le crois pas.

Q. Vous avez dit que les assureurs ne vous avaient jamais parlé de la question du pilotage?—R. Ils ne m'ont jamais demandé si je devais employer des pilotes ou non.

Q. Pouvez-vous me dire dans quelle proportion de tonnage les cabotiers qui font le service ici sont assurés?—R. Non.

Q. Prenons un steamer nouveau modèle et un voilier de même tonnage; le steamer portera plus par tonneau enregistré que le voilier?—R. Je le crois; à peu près 25 pour 100.

ALFRED LENNOX PATTERSON est interrogé :

Au capitaine Smith :

Q. Vous commandez le steamer *Madura*?—R. Oui.

Q. A quelle compagnie appartient ce steamer?—R. A la Compagnie Furness.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous dans le service?—R. Depuis 7 ans.

Q. Comme capitaine?—R. Oui. Il y a à peu près 8 ans. Je fais le service sur cette ligne et j'exerce les fonctions de capitaine depuis 7 ans.

Q. Vous avez un certificat de capacité?—R. Oui.

Q. Combien d'officiers avez-vous?—R. Deux.

Q. Combien de mécaniciens?—R. Quatre; l'équipage comprend 29 personnes en tout.

Q. Avez-vous des quatiers-maîtres réguliers?—R. Non.

Q. Combien avez-vous de matelots?—R. Six.

Q. Quel est le tonnage de votre navire?—R. 1,470 tonneaux enregistrés.

Q. Le tonnage brut?—R. 2,324 tonneaux; il a été construit à Stockton-sur-Tees.

Q. A quel port étranger faites-vous le service?—R. A Londres.

Q. Dans quel dock entrez-vous?—R. Dans le dock Victoria.

Q. Savez-vous quel système de pilotage nous avons à Saint-Jean?—R. J'en ai une idée; je sais que c'est le système de pilotage obligatoire.

Q. Prenez-vous toujours un pilote en entrant dans la baie?—P. Toujours.

Q. Où prenez-vous généralement votre pilote?—R. J'emploie toujours un pilote entre Halifax et ce port-ci, aller et retour.

Q. Quand votre pilote prend-il charge du navire?—Généralement après que nous avons passé l'île des Phoques, dans la baie de Fundy.

Q. Il se tient sur le pont et vous conseille?—R. Oui. Lorsque le temps est clair, il conduit seul le navire; mais lorsque le temps est brumeux, c'est moi qui dirige le vaisseau avec son aide.

Q. Seriez-vous capable de remonter la baie de Fundy sans pilote?—R. Oui.

Q. Vous considérez que les cartes sont suffisamment correctes pour vous permettre de conduire votre navire dans le haut de la baie?—R. Oui.

Q. Est-ce vous qui indiquez au pilote la route à suivre?—R. Oui, généralement.

Q. Si en remontant la baie votre pilote désirait changer la route et que vous seriez absent du pont, serait-il obligé de vous consulter?—Pas si le temps était clair.

Q. Si le pilote venait vous trouver et vous dire qu'il veut prendre telle et telle route ?—R. Je corrigerais la route; j'appliquerais la déviation.

Q. Considérez-vous qu'il est difficile de remonter la baie de Fundy ?—R. Le temps y est souvent brumeux et il s'y rencontre de forts courants.

Q. Par les temps de brume, la navigation est-elle plus difficile dans la baie de Fundy que sur la côte de la Nouvelle-Ecosse ?—R. C'est à peu près la même chose.

Q. Et par les beaux temps ?—R. C'est encore à peu près la même chose.

Q. Si vous étiez libre d'agir à votre guise, prendriez-vous un pilote en entrant dans la baie de Fundy ?—R. Non.

Q. Prendriez-vous un pilote pour vous conduire à Saint-Jean ?—R. Oui, j'en prendrais un dans le district où je serais tenu de payer les droits de pilotage.

Q. Lorsque vous avez remonté la baie, avez-vous vu les bateaux-pilotes à leurs postes ?—R. Oui. Il y a eu un temps où nous prenions nos pilotes dans la baie.

Q. Saviez-vous où les trouver ?—R. Non. Quelquefois nous prenions notre pilote à l'île des Eglantiers et d'autres fois plus haut. Il n'y avait pas de poste fixe.

Q. Dans les autres ports, y a-t-il un poste fixe ?—R. Oui, il y en a un à Halifax, mais quelquefois on n'y trouve pas de pilotes.

Q. Il y a deux systèmes de pilotage à Londres ?—R. Lorsque vous entrez dans la rivière vous pouvez toujours trouver un pilote.

Q. Croyez-vous que ce serait une bonne chose d'avoir un poste fixe ici ?—R. Certainement.

Q. Pourriez-vous nous dire où ce poste devrait être établi ?—R. Je n'ai pas étudié la chose.

Q. Pensez-vous que l'île des Eglantiers serait un bon poste ?—R. Pour un étranger, l'île des Eglantiers ne serait pas un endroit favorable, vu qu'il y a des bancs près de là. On pourrait établir un poste dans les environs.

Q. Où préfériez-vous que le poste fût établi ?—R. En ce qui me concerne, je préférerais qu'il fût établi au large de l'île des Perdrix ou du cap Spencer. Mais pour un étranger, le meilleur endroit serait dans les environs de l'île des Eglantiers.

Q. Plus haut dans la baie, y a-t-il des postes où l'on peut être sûr de trouver des pilotes ?—R. Autrefois, lorsque nous n'avions pu trouver de pilote en entrant dans la baie, nous nous dirigions vers la bouée à brume de Musquash. Quelquefois il n'y avait pas de pilote là; alors nous nous rendions jusqu'à l'île des Perdrix, en longeant la côte.

Q. Y avait-il dans ces parages un endroit quelconque où l'on pouvait être sûr de trouver un pilote ?—R. Je n'ai pas beaucoup navigué dans ces parages.

Q. Alors, il n'y avait pas dans ces parages d'endroit où l'on pouvait être certain de trouver un pilote ?—R. Non; il n'y avait que l'île des Eglantiers, en venant de l'est.

Q. Est-on toujours sûr de trouver un pilote au large de l'île des Perdrix ?—R. Je ne saurais dire. Je ne me suis jamais trouvé dans la nécessité de prendre un pilote dans ces parages.

Q. Vous n'êtes pas en état de dire si le système actuel a donné d'assez bons résultats ?—R. Depuis trois ou quatre ans, nous avons un pilote qui vient nous rencontrer et je n'ai pas remarqué si les bateaux-pilotes croisaient ou non.

Au capitaine Douglass:

Q. Vos dites que vous croyez que vous êtes capable de conduire votre navire sans pilote. Auriez-vous besoin d'un pilote si vous vouliez prendre du repos ?—R. Oui, mais les armateurs ne tiennent pas compte de cela.

Q. Vous n'avez pas besoin d'un pilote lorsque vous voulez prendre du repos en remontant la baie de Fundy ?—R. Non.

A M. Palmer:

Q. Pendant un certain nombre d'années, vous avez eu l'habitude de prendre le premier pilote qui se présentait ?—R. Oui.

Q. Voulez-vous me dire combien de fois vous vous êtes rendu jusqu'à l'île des Perdrix sans avoir été hélé ?—R. Une ou deux fois, mais les pilotes savaient quand

nos navires devaient partir et quelle route nous devions suivre. Lorsque le temps était beau, ils nous rencontraient à Petite, et lorsque le temps était brumeux ils nous trouvaient près de l'île des Eglantiers.

Q. Alors il vous arrivait rarement de ne pas trouver de pilotes près de l'île des Eglantiers?—R. Oui. Nous avions plus de chance que les étrangers de rencontrer des pilotes.

Q. Parce que l'heure de votre départ était connue des pilotes et qu'ils savaient exactement quelle route vous deviez suivre?—R. Oui.

Q. Un capitaine de steamer arrive, par un temps de brume, au large du cap Sable; ce capitaine est un marin capable mais il ne connaît pas la baie de Fundy. Qu'aurait-il de mieux à faire; diriger son navire vers l'île des Perdrix sans pilote, ou essayer de s'en procurer un à la hauteur de l'île des Eglantiers?—R. Il ferait mieux de se diriger en droite ligne au lieu de perdre son temps à chercher un pilote. La route est en droite ligne jusque près de l'île des Perdrix. Je parle ainsi comme capitaine du *Madura* et non pas comme capitaine d'un voilier.

Q. Supposons qu'un bâtiment à voiles se trouve dans les mêmes circonstances. Un voilier arrive par un temps de brume au large du cap Sable avec un vent sud-est et sud-ouest. Le capitaine de ce voilier ferait-il mieux de faire route vers l'île des Perdrix ou bien de se diriger vers l'île des Eglantiers dans le but d'engager un pilote?—R. Je crois que ce serait à peu près la même chose pour un voilier que pour un steamer.

Q. Lorsque vous allez à Londres, prenez-vous un pilote dans la Manche?—R. A Dungeness.

Q. N'y a-t-il pas un certain nombre de pilotes, expérimentés dans la navigation de la Manche, qui croisent en aval de Dungeness?—R. Il y en avait autrefois et je crois qu'il y en a encore; je n'ai jamais vu et je n'ai jamais employé aucun de ces pilotes.

Q. Le pilotage à partir de Dungeness jusqu'au port de Londres est-il obligatoire?—R. Oui. Le pilotage n'est pas obligatoire dans la Manche proprement dite.

Q. Le pilotage en ce qui concerne le port de Londres est obligatoire?—R. Oui.

Q. Lorsque vous avez un pilote à bord votre responsabilité se trouve limitée? —R. Oui.

Q. Savez-vous si le pilotage est obligatoire à Stockton ou à Middleboro'?—R. Je ne saurais dire.

Q. Etes-vous souvent allé dans le port de Middleboro'?—R. Je n'y suis jamais allé.

Q. Connaissez-vous quelque port dans le Royaume-Uni où le pilotage soit facultatif?—R. Oui, il y en a plusieurs. Je n'ai fréquenté qu'un très petit nombre de ports dans le Royaume-Uni. Je crois que le pilotage est facultatif sur la Tyne.

Au capitaine Smith :

Q. Lorsque vous prenez un pilote à Dungeness, ce même pilote n'a pas le droit de vous conduire jusqu'à votre bassin?—R. Non. Il débarque à Gravesend, et le pilotage est obligatoire sur la rivière pour les navires en route pour l'étranger. Les pilotes embarquent à Gravesend; ils sont commissionnés.

A M. Palmer :

R. Si le pilotage était entièrement facultatif pour les navires partant du port de Saint-Jean, prendriez-vous un pilote pour descendre la baie?—R. Non, car ce serait une dépense inutile d'argent. Je n'aurais pas besoin d'en prendre un.

Q Pour ne pas exposer la cargaison et dans l'intérêt du propriétaire de votre navire, prendriez-vous un pilote pour descendre la baie si vous n'y étiez pas forcé? —R. Non. De fait, je prends un pilote pour descendre la baie et je le débarque à Halifax. J'ai reçu ordre des propriétaires de mon navire de ce faire; la chose ne se pratique que depuis trois ans.

A M. Skinner :

Q. En principe et d'une manière générale, croyez-vous que le pilotage soit nécessaire?—R. Certainement.

Q. Si je vous comprends bien, tout en vous sentant capable de vous rendre à Saint-Jean et d'en partir sans pilote, vous êtes cependant d'avis qu il faut des pilotes pour le port ?—R. Je n'ai pas pas parlé du port, mais seulement de la baie de Fundy.

Q. En disant que vous pouvez conduire un navire en dedans et en dehors de la baie de Fundy sans danger, vous vous appuyez sur l'expérience que vous avez acquise pendant les sept années que vous avez navigué sur la baie ?—R. Oui, dans une forte mesure.

Q. Vous ne pouviez en dire autant lors de votre premier voyage ?—R. Non.

Q. Alors, c'est surtout une question d'expérience et de science combinées ?—R. Parfaitement.

Au capitaine Douglass :

Q. Avec votre expérience et vos connaissances et avec l'aide des cartes, vous pourriez conduire votre navire en dehors du port de Saint-Jean en toute sûreté ?—Je n'ai aucun doute que je le pourrais par un temps clair. Lorsque le temps est modéré, la navigation sur le golfe n'est pas difficile.

A M. Skinner :

Q. L'atmosphère serait claire, parait-il, à peu près la moitié du temps ?—R. A peine la moitié du temps. Plusieurs fois, j'ai rencontré de la brume dans le bas de la baie, et en amont de l'île des Eglantiers, à 25 ou 30 milles de Saint-Jean, le temps était clair. Il y a plus de brume en aval de l'île des Eglantiers, au sud, que dans le haut de la baie.

BARTHOLOMEW RODGERS est interrogé :

Au capitaine Douglass :

Q. Vous êtes un pilote commissionné de Saint-Jean ?—R. Oui, un pilote lamaneur commissionné de la ville de Saiut-Jean.

Q. Depuis combien de temps exercez-vous l'art de pilote ?—J'ai été commissionné en 1881.

Q. Avez-vous subi un examen ?—R. Oui.

Q Un examen d'après ce programme-ci ?—R. A ce que je puis voir, oui.

Q. Qui vous a examiné ?—R. M. H. D. Troop, le capitaine Pritchard et M. Taylor, capitaine du port de Saint-Jean, en 1881.

Q. Vous avez fait un apprentissage ?—R. J'ai fait 5 ans d'apprentissage sous un pilote lamaneur, James Casselly, qui avait obtenu une commission du maire et du conseil municipal de la ville de Saint-Jean.

Q. Avez-vous été examiné sur les sondages, les routes, les feux, les amers et les autres choses se rattachant à la navigation ?—R. Oui, et aussi sur les courants, la sonde, etc.

Q. Vous est-il arrivé des accidents pendant votre temps de service ?—R. J'ai frappé une goélette.

Q. Quelle goélette était-ce ?—R. La goélette *Martha A. Nutter*, qui jaugeait de 200 à 300 tonneaux. Cet accident arriva sur le bord oriental du récif Rond. Il ne fut pas tenu d'enquête à ce sujet et aucun blâme ne fut jeté sur moi.

Q. En quelle année cet accident est-il arrivé ?—R. Je crois que c'est en 1887.

Q. Combien de personnes composaient le personnel des pilotes lorsque vous avez été commissionné ?—R. Je ne saurais dire.

Q. A l'époque de l'accident dont vous venez de parler, combien gagniez-vous par année ?—R. D'après le système de pilotage en vigueur ici, aucun pilote ne peut dire exactement ce qu'il gagne.

Q. Vous prétendez que vous ne pouvez pas dire ce que vous gagnez par année ?—R. Oui.

Q. Donnez un chiffre approximatif ?—R. J'ai gagné au delà de $1,000 par année et j'ai tout dépensé. Je n'ai jamais rien dépensé inutilement. J'ai gagné plus de $1,000 l'année dernière.

Q. Combien y avait-il de pilotes l'année dernière ?—R. 28.

Q. Combien de pilotes, d'après vous, sont absolument nécessaires pour le service du port à l'heure qu'il est ?—R. A certaines époques de l'année, les 28 pilotes trouvent de l'occupation ; en d'autres temps, comme aujourd'hui, il n'entre que 2 ou 3 navires dans le port et un grand nombre de pilotes chôment. Nous attendons un navire samedi prochain.

Q. Quand y a-t-il le plus d'ouvrage pour les pilotes dans ce port-ci ?—R. Au milieu de l'été ; vers le mois de juillet.

Q. Vous paraissez avoir été un pilote très actif ; combien de navires avez-vous pilotés l'année dernière ?—R. Je ne saurais dire. Il me faudrait consulter la carte qui se trouve au bureau du pilotage. J'ai piloté à peu près 40 navires.

Q. Quelle classe de navires était-ce, des steamers ?—R. Si je me rappelle bien, je n'ai pas piloté un seul steamer dans le port de Saint-Jean l'année dernière.

Q. Quelle classe de navires était-ce ?—R. Des barques, des bricks et des goélettes.

Q. Combien de navires de plus de 300 tonneaux ?—R. Les $\frac{2}{3}$ étaient de moins de 300 tonneaux.

Q. Pouvez-vous dire d'après les rapports du secrétaire quel montant de droits de pilotage ces navires ont payé ?—R. Je vois que les droits se sont montés à plus de $1,200.

Q. Combien parmi les navires que vous avez pilotés étaient du port de 125 à 300 tonneaux ?—R. J'ai piloté pour au moins $1,000 de navires de cette classe.

Q. Vous n'avez piloté que pour $200 de navires de plus de 300 tonneaux ?—R. Parfaitement.

Q. Si l'exemption de pilotage était étendue aux navires de 300 tonneaux, combien faudrait-il de pilotes pour le service du port ?—R. Je crois que dix pilotes suffiraient. Nous n'aurions plus alors grand'chose à faire.

Q. Alors, si je comprends bien, vous tirez le plus clair de vos gains des navires entre 125 et 300 tonneaux ?—R. Oui.

Q. Quelle réduction vos gains annuels subiraient-ils dans le cas où tous les chalans à la remorque de steamers seraient exemptés de pilotage ?—R. Une réduction d'environ $300.

Q. Dans quelle mesure cela affecterait-il les gains bruts des pilotes ?—R. Jusqu'à concurrence de plus de $2,000 par année. Je considère que tous les navires devraient être forcés de prendre des pilotes et de payer des droits de pilotage. Une fois, deux petits navires, qui se trouvaient en dehors de l'île, essayèrent d'entrer dans le port de Saint-Jean et se perdirent complètement. Je suis bien au fait de la navigation de la baie de Fundy. Entre l'île aux Eglantiers et Grand-Manan il y a beaucoup de brume et beaucoup de contre-marées.

Q. Qu'appelez-vous une contre-marée ?—R. Vous voyez sur la carte des flèches qui indiquent que les marées se meuvent vers le sud et l'ouest. Or, il arrivera que les marées, au lieu de se porter vers le sud et l'ouest comme le comporte la carte, suivront la direction de l'ouest. Les contre-marées sont causées par les vents et les changements de la lune.

Q. Ne trouvez-vous pas que les sondages sur les cartes sont assez corrects ?—R. J'ai constaté plusieurs erreurs.

Q. Les avez-vous jamais signalées ?—R. J'ai dit au capitaine d'attirer l'attention de M. Smalley sur la chose.

Q. Avez-vous jamais attiré l'attention du président de la commission sur ces erreurs ?—R. Non. Le capitaine du navire et moi constatâmes ces erreurs. Le capitaine, qui s'appelait Smith, est maintenant mort. Il me dit qu'il signalerait la chose à M. Smalley. C'était en amont de l'île aux Eglantiers et nous trouvâmes de 12 à 15 brasses d'eau de plus que la carte n'indiquait.

Q. Montrez sur la carte où c'était ?—C'était ici (indiquant). Le temps était très brumeux. Il était à peu près midi. Le vent était sud-ouest. La sonde indiqua 50 brasses d'eau, puis 60 brasses.

11*b*—6

Q. Quand avez-vous aperçu la terre après cela ?—R. Je pris ensuite une direction nord-ouest et je gagnai cet endroit (indiquant). Je ne perdis que 4 heures. C'était un voilier.

Q. Quelles profondeurs d'eau avez-vous constatées ?—R. D'abord 45 brasses, à environ 5 milles de la côte, ensuite 50 brasses, puis 65 brasses, et enfin 22 brasses au large du cap Spencer.

Q. Est-ce la seule fois que vous avez constaté une différence entre les cartes de l'amirauté et les sondages ?—R. Oui. Je ne signalai pas la chose aux commissaires. Le capitaine du navire me dit qu'il leur en parlerait et je me fiai à lui.

Q. Considérez-vous que les sondages des cartes de l'amirauté sont un bon guide pour la navigation ?—R. Assurément.

Q. Y a-t-il ici des pilotes à la retraite ?—R. Oui.

Q. Combien leur alloue-t-on ?—R. La maigre somme de $200 par année.

Q. Donne-t-on quelque chose aux veuves et aux enfants ?—R. $80 aux veuves et $20 aux enfants.

Q. Combien y a-t-il à l'heure qu'il est de pilotes âgés de plus de 65 ans ?—R. Je n'en connais pas d'autre que M. Cline.

Q, Combien y en a-t-il âgés de plus de 60 ans ?—R. A peu près le tiers.

Q. Si le système de pilotage obligatoire était aboli, y aurait-il un nombre suffisant de pilotes pour les navires fréquentant ce port-ci ?—R. Je jure que je quitterais cette ville et que je changerais de métier.

Q. Vous ne croyez pas qu'il y aurait assez de pilotes compétents ?—R. Non ; nous ne pourrions gagner notre vie.

Q. Vous croyez que plusieurs des navires qui visitent le port ne prendraient pas de pilotes ?—Je sais que les capitaines de navires prendraient des pilotes s'ils avaient leur liberté d'action, mais les armateurs et les agents maritimes leur défendraient de le faire. Je parle ainsi d'après ce que j'ai vu au sujet des remorqueurs.

Q. Est-ce que les armateurs et les agents maritimes considèrent que le pilotage n'est pas nécessaire lorsque les navires se font remorquer ?—R. Non. Mais voici ce qui se passe très souvent. Un navire étranger arrive et un remorqueur se trouve sur les lieux prêt à le touer. Le capitaine du navire devra néanmoins attendre que tel ou tel remorqueur, qu'on lui a ordonné de prendre, arrive. Ce serait la même chose pour les pilotes.

Q. Est-ce que les armateurs et les agents maritimes défendent à leurs capitaines de prendre des pilotes ?—R. Des capitaines m'ont dit qu'il en était ainsi.

Q. Pouvez-vous nommer de ces capitaines ?—R. Oui, mais je craindrais de leur faire du tort.

A M. Palmer :

Q. Nommez les agents ?—R. Il serait facile ensuite de connaître les capitaines.

A M. Gilbert :

Q. Etaient-ce des capitaines de grands navires ou de bâtiments de moins de 300 tonneaux ?—R. C'étaient tous des capitaines de navires de moins de 300 tonneaux. Les armateurs et les agents donnent instructions aux capitaines de navires d'un faible tonnage de ne pas prendre de pilotes.

Q. Considérez-vous que les capitaines de grands navires soient capables de remonter la baie ?—R. Je crois qu'un homme capable de conduire un navire dans une partie quelconque du monde peut, en se servant de la sonde et en prenant des précautions, remonter la baie de Fundy.

Q. Jusqu'où ?—R Un homme compétent qui connaît tous les feux peut remonter la baie jusqu'à l'île des Perdrix.

Q. Alors un capitaine dans ces conditions n'aurait besoin de pilote que pour entrer dans le port ?—R. Oui.

Q. Considérez-vous que ce serait prudent de la part d'un capitaine qui connaîtrait tous les feux de la baie de prendre un pilote en dehors du port s'il pouvait en trouver un ?—R. Je crois qus ce serait très prudent de sa part de prendre un pilote à l'île aux Eglantiers.

A M. Palmer:

Q. Pour quelle raison?—R. Les pilotes connaissent mieux les marées et les amers entre l'île aux Eglantiers et Saint-Jean.

A M. Gilbert :

Q. Votre navire devait se trouver tout près de l'endroit où il y a 60 brasses d'eau lorsque vous avez constaté l'erreur dont vous venez de parler ?—R. Non; nous étions à 4 heures de cet endroit.

WILLIAM A. BLACK est interrogé :

A M. Palmer:

Je suis un des membres de la maison Pickford et Black, et je suis un des commissaires de pilotage du port de Halifax.

Q. Combien de steamers de votre ligne visitent le port de Saint-Jean ?—R. Deux.

Q. Les droits de pilotage que vous payez ici sont-ils plus élevés que ceux que vous payez à Halifax ?—R. Ils sont à peu près trois fois plus élevés.

Q. Considérez-vous, d'après ce que vous avez entendu dire par vos capitaines et d'autres personnes, que vos steamers pourraient se rendre jusqu'à l'entrée du port de Saint-Jean sans pilotes ?—R. Oui; ils n'auraient besoin d'être pilotés que dans les limites du port.

Q. Lorsque vos steamers partent de ce port-ci, prennent-ils des pilotes ?—R. Nos capitaines ont ordre de ne prendre de pilote que lorsque c'est nécessaire. Lorsqu'ils sont obligés de payer des droits de pilotage ils en prennent, mais en dehors des districts obligatoires ils s'en passent, règle générale.

Q. A Halifax, vous avez un règlement fixant la limite en dehors de laquelle un navire doit être hélé pour être forcé de payer des droits de pilotage ?—R. Oui.

Q. Quelle est cette limite ?—R. Environ 12 milles du port de Halifax.

Q. Pouvez-vous nous dire à quelle distance de Halifax les steamers sont généralement hélés ?—R. A une distance de 15 à 20 milles de Halifax.

Q. Je crois qu'il n'y a qu'un taux fixe de droits de pilotage à Halifax ?—R. Oui; les droits sont un peu plus élevés en hiver qu'en été.

Q. Il n'y a pas de différence, qu'un navire soit hélé à 12 milles ou à 20 milles du port ?—R. Non.

Q. Est-ce que vos capitaines vous ont jamais dit qu'il était nécessaire pour eux d'avoir des pilotes dans la baie de Fundy ?—R. Non, je ne le crois pas. Nous leur avons demandé s'ils avaient besoin de pilotes dans les districts extérieurs, et ils nous ont répondu, règle générale, dans la négative; nous leur avons alors dit de ne pas employer de pilotes.

Q. Pendant la dernière année que vos steamers ont fréquenté ce port-ci, vous avez payé à peu près 1,130 dollars; trouvez-vous ce chiffre élevé ?—R. Les droits de pilotage et les autres taxes exceptionnelles qu'il faut payer à Saint-Jean représentent un montant considérable. Nous nous sommes souvent plaints à notre agent d'ici, mais les choses en sont toujours au même point.

Au capitaine Douglass :

Q. Si le pilotage n'était pas obligatoire ici, les compagnies qui assurent vos navires n'augmenteraient-elles pas leurs taux ?—R. Je ne le crois pas.

Q. Vos steamers font 12 ou 13 voyages par année à Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. C'est le nombre de voyages que vous êtes tenus de faire en vertu de votre contrat ?—R. Non.

Q. Avez-vous d'autres steamers qui font le service aux Indes Occidentales ?—R. Oui.

A M. Palmer :

Q. Envoyez-vous jamais ici plus de bateaux que vous n'y êtes tenus en vertu de votre contrat ?—R. Oui.

Q. Et si vous vous restreignez ainsi à votre contrat, n'est-ce pas un peu à cause du taux élevé des droits de pilotage et des autres taxes exigées dans ce port-ci ?—R. Oui.

Q. Vous a-t-on jamais demandé d'envoyer d'autres steamers à Saint-Jean, et avez-vous refusé parce que vous auriez eu trop de dépenses à faire ici ?—R. Oui.

Q. Est-ce que l'abolition du système de pilotage obligatoire et la diminution des droits vous porteraient à envoyer d'autres steamers ici ?—R. Je le crois.

A M. Skinner :

Q. Avez-vous de l'expérience comme navigateur ?—R. Non.

Q. Lorsque vous dites que les capitaines des steamers qui viennent ici peuvent remonter la baie sans pilotes, vous tenez compte de l'expérience que ces capitaines ont acquise au cours de leurs voyages à Saint-Jean ?—R. Non. Je crois que les pilotes ne sont nécessaires, règle générale, dans aucune partie du monde, sauf dans les limites des ports, mais il y a naturellement des cas exceptionnels.

Q. Quels sont les autres droits dont vous venez de parler ?—R. Les droits de quai, les droits d'ancrage et les droits de pilotage. Il y a aussi la main-d'œuvre.

Au capitaine Douglas :

Q Vous payez tout cela à Halifax ?—R. Nous ne payons pas de droits d'ancrage ni de droits de quai. Je crois que ce sont les consignataires qui payent les droits de quai.

Q. Cela revient au même ?—R. Pas au point de vue de l'armateur.

A M. Skinner :

Q. N'est-il pas vrai que vous préféreriez ne pas faire le service à Saint-Jean ?—R. Cela nous coûterait moins cher.

Q. En vertu de votre contrat, vous êtes tenus de faire le service ici ?—R. Oui.

Q. Par conséquent, vous épargneriez de l'argent en n'allant pas plus loin que Halifax ?—R. Certainement.

Q. Lorsque vous dites que si le pilotage n'était pas obligatoire dans la baie de Fundy, cela ne ferait pas de différence dans les assurances, vous exprimez simplement votre opinion personnelle ?—R. Ce qui me fait dire cela, c'est que lorsque nous faisons assurer un navire l'on ne nous demande pas entre quels ports ce navire fera le service ou bien si nous prendrons ou non des pilotes. Nous n'assurons pas nos navires pour un endroit particulier. Lorsque vous faites assurer un navire ici, les assureurs savent à quoi s'en tenir, mais si vous faites assurer un navire à Londres, les assureurs ne sauront pas toujours entre quels endroits ce navire doit faire le service.

Q. Supposons que le navire fût à destination de la baie d'Hudson ?—R. Certaines eaux sont prohibées ; la baie d'Hudson se trouve dans ce cas.

Au capitaine Douglass :

Q. Si un capitaine refusait les services d'un pilote, est-ce que cela affecterait l'assurance dans le cas où les assureurs sauraient que le pilotage est obligatoire ?—R. Je ne le crois pas. Tous ces risques sont pris en considération par les assureurs.

A M. Skinner :

Q. Les capitaines de vos navires prennent des pilotes pour descendre et remonter la baie ?—R. Oui ; ils nous faudrait payer les droits de pilotage quand même ils n'en prendraient pas- En descendant la baie, nos capitaines n'emploient de pilotes que dans les limites du district où le pilotage est obligatoire.

Q. Est-il arrivé que vos navires aient été pilotés jusque dans le bas de la baie ?—R. Une fois, le capitaine d'un de nos navires est tombé malade et je crois que le pilote qu'il avait engagé est resté à bord jusqu'à Halifax.

Q. Les pilotes conduisent-ils vos navires jusque dans le bas de la baie par les temps de brume ?—R. Je ne le crois pas. Je n'en suis pas sûr. Mais il arrive très rarement que nos navires soient pilotés au delà de la limite du district où le pilotage est obligatoire.

Bartholemew Rodgers est interrogé de nouveau :

A M. Gilbert :

Q. Les chalans amènent de la houille de Springhill ?—R. Oui.

Q. Est-ce que la houille ne vient pas presque toute dans des navires de 125 tonneaux ?—R. Je n'en pas sûr. Nous avons perçu des droits de pilotage de tous les navires qui transportaient de la houille de Springhill à Saint-Jean avant qu'on employât des chalans, et la plupart d'entre eux étaient de moins de 125 tonneaux.

Q. Mais vous avez perçu un fort montant de droits de pilotage des navires de plus de 125 tonneaux ?—R. Oui.

Q. Vous avez vous-même hélé de ces chalans plusieurs fois ?—R. Oui, dans le comté de Saint-Jean.

Q. Etes-vous allé au delà du cap Spencer ?—R. Oui, à environ 8 ou 10 milles à l'est du cap Spencer.

Q. Y a-t-il des chalans qui vous ont échappé ?—R. Il y en a qui ont pu m'échapper lorsque je n'étais pas sur le qui-vive.

Q. N'est-il pas vrai qu'un grand nombre des petits navires qui ne payent pas de droits de pilotage sont toués dans le port par des remorqueurs ?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous dire pourquoi ils prennent un remorqueur ?—R. C'est parce qu'ils ne peuvent entrer dans le port.

Q. S'ils avaient un pilote à bord, auraient-ils la même difficulté à entrer dans le port ?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Est-ce que, avec un bon vent et à marée montante, ils n'entrent pas souvent dans le port sans aucun aide ?—R. Oui.

Q. Et la raison pour laquelle ils prennent un remorqueur c'est qu'à certaines marées ils ne peuvent entrer seuls dans le port en toute sûreté ?—R. On peut facilement entrer dans le port de Saint-Jean avec un bon vent.

Q. Cela dépend du vent et de la marée ?—R. Oui.

Q. Ne croyez-vous pas qu'un remorqueur puisse conduire un chalan aussi sûrement qu'une goélette dans le port ?—R. Non.

Q. Mais le tonnage d'un chalan offre plus de risques que celui d'une goélette ?—R. Oui, parce que les goélettes sont des navires plus petits. Nos remorqueurs sont très faciles à manœuvrer, et ceux qui les commandent connaissent mieux le port que le capitaine du *Springhill.*

Q. Ainsi, vous savez parfaitement jusqu'où vont les connaissances du capitaine du *Springhill* ?—R. J'oserais dire que oui. Une fois, il se serait échoué s'il n'avait pas suivi mes conseils.

Q. Vous êtes d'avis que le capitaine du *Springhill* n'est pas un homme compétent ?—R. Il se tire bien d'affaires. Assez souvent, il amarre le chalan le long du remorqueur.

Q. Le chalan se trouve alors complètement sous le contrôle du remorqueur ?—R. Certainement.

Q. Considérez-vous que ce soit là le meilleur moyen de conduire un bateau dans le port ?—R. Non.

Q. Vous avez dit que vous croyiez que ce serait plur sûr pour les chalans d'avoir des pilotes ?—R. Oui.

Q. Croyez-vous que ce serait plus sûr pour le *Monticello* d'avoir un pilote ?—R. Ce navire ne tire que 7 pieds d'eau. Les remorqueurs tirent à peu près 10½ pieds d'eau et les chalans de 12 à 13 pieds.

Q. Ne croyez-vous pas qu'il serait à propos que le *Monticello* eût un pilote?—R. Tous les navires devraient avoir un pilote.

Q. Il serait nécessaire pour un steamer amarré à un remorqueur d'avoir un pilote?—R. Oui.

Q. Vous avez subi un examen ?—R. Oui. Je n'ai jamais subi d'examen comme capitaine ni en ce qui concerne la déviation.

Q. Ne serait-il pas important que les pilotes eussent des notions au sujet de la déviation et de tout ce qu'un capitaine doit connaître?—R. Je ne suis pas prêt à exprimer mon opinion à ce sujet. Si j'étais à bord d'un navire et que le temps fût brumeux, la déviation ne me serait guère utile.

Au capitaine Smith :

Q. A bord des navires en fer avez-vous toujours eu à suivre la même route ?—R J'ai déjà pris 20 routes différentes à bord du même navire. Nous ne suivons pas les routes tracées sur la carte. Nous prenons toujours un point de départ et nous tenons toujours le navire terre au vent.

A M. Gilbert :

Q. En descendant ou en remontant la baie, vous prenez un point de départ ?—R. Oui.

Q. Puis de ce point de départ vous vous dirigez vers un autre point ?—R. Oh non; nous gagnons la terre si le temps est brumeux. Nous nous servons de la sonde au besoin.

Q. Ne manœuvrez-vous pas de manière à venir à portée du son d'un sifflet connu ?—R. Cela dépend du vent.

Q. Quel est votre but en partant d'un point et en vous dirigeant vers un autre ?—R. Notre but est d'éviter les rochers. Les phares sont de bons guides, mais nous ne comptons pas sur les sifflets, parce qu'il pourrait arriver que nous ne les entendrions pas. Nous nous fions à notre jugement.

Q. Vous connaissez la position des phares ?—R. Oui.

Q. Une personne ayant autant d'expérience que vous dans le cabotage sur la baie de Fundy pourrait-elle, en faisant attention aux phares, conduire un navire dans la baie ?—R. Si cette personne était un capitaine commissionné, elle le pourrait certainement ; avec 10 ou 15 ans d'expérience elle le pourrait.

A M. Palmer :

Q. Lorsque vous pilotez un navire descendant la baie, où débarquez-vous généralement ?—R. A l'île aux Eglantiers.

Q. Lorsque vous pilotez un navire descendant le chenal du Sud avec un vent sud-ouest, débarquez-vous à l'île aux Eglantiers ?—R. Non.

Q. En pareil cas, où débarquez-vous ?—R. Je me rends à 10 ou 12 milles de l'île aux Eglantiers et je reviens à l'île à bord d'un bateau de pêche.

Q. Lorsque vous pilotez un navire dans le chenal du Nord, où débarquez-vous ?—R. Nous quittons généralement le navire dans le voisinage de la Petite-Rivière.

Q. Dans le cours de votre service comme pilote, avez-vous jamais rencontré un vent sud-est en arrivant à la Petite-Rivière ?—R. Oui ; j'ai alors conduit le navire dans la baie et je suis resté à bord jusqu'à ce que le vent eut changé.

Q. Combien de temps êtes-vous resté à bord du navire dans cette circonstance ?—R. Je crois que je suis resté 4 jours à bord de notre barque.

Q. Croyez-vous qu'il est avantageux de tenir un navire 4 jours dans l'embouchure de la baie ?—R. J'étais prêt à quitter le navire à minuit. Mais le vent était très fort, tous les membres de l'équipage étaient ivres et le capitaine ne voulut pas me laisser partir.

Q. Savez-vous s'il y a des navires qui se sont perdus sur la côte du Maine alors qu'on essayait de débarquer les pilotes ?—R. Je n'en sais rien.

Q. Dans le cours des 16 dernières années des navires en route pour la mer ne se sont-ils pas perdus avec les pilotes à bord ?—R. Je crois qu'un navire s'est perdu avec le pilote Cline à bord ; c'était un navire ingouvernable.

Q. Qu'entendez-vous par ingouvernable ?—R. Je veux dire que c'était un navire en bois et en fer très difficile à manœuvrer. Je ne sache pas qu'il y ait d'autres navires avec leurs pilotes à bord qui se soient perdus dans la baie de Fundy.

Q. Je parle de la côte de l'Etat du Maine ?—R. Je ne sache pas qu'il y en ait d'autres.

Q. Je veux dire près de la Petite-Rivière ?—R. Je ne sache pas qu'il y ait d'autre navire que la barque *Tanjore* qui se soit perdu à la Petite-Rivière avec un pilote à bord.

Q. Si vous étiez capitaine, préféreriez-vous que votre pilote ne débarquât pas dans le bas de la baie ?—R. Si j'étais capitaine d'un navire je prendrais un pilote jusqu'à la Petite-Rivière ou l'île aux Eglantiers à toutes les époques de l'année.

Au capitaine Smith :

Q. Le *Tanjore* est-il le navire qui se perdit lorsque M. Trainor était à bord ?—R. Oui ; c'est celui au sujet duquel vous avez tenu une enquête.

Q. En supposant que vous fussiez capitaine et que vous eussiez deux seconds, dont chacun aurait les connaissances et l'expérience d'un pilote de Saint-Jean, vous prendriez tout de même un pilote ?—R. Certainement.

A M. Palmer :

Q. Si vous aviez un équipage de pilotes de Saint-Jean, en prendriez-vous un autre ?—R. Non ; ce serait tout différent. Les seconds voient à ce que tout marche bien, et le capitaine a bien assez à faire à sortir son navire de la baie.

Q. Vous dites que si vous aviez trois hommes aussi expérimentés que vous, vous prendriez tout de même un pilote ?—R. Le capitaine doit sortir son navire de la baie, et ses officiers, s'ils remplissent bien leurs devoirs, n'ont pas le temps de gouverner le navire.

Q. C'est pour cette raison et non pas parce que le maître d'équipage et les seconds ne connaîtraient pas la côte que vous prendriez un pilote ?—R. Je suis persuadé que les maîtres d'équipage et les seconds ne connaissent pas les courants dans la baie de Fundy aussi bien que moi.

Q. En supposant que vous eussiez un maître d'équipage et deux seconds aussi expérimentés que vous, vous prendriez tout de même un pilote? Pourquoi ?—R. Pour pouvoir prendre du repos. J'ai déjà été occupé pendant 3 jours consécutifs à piloter un navire entre Saint-Jean et l'île aux Eglantiers.

Au capitaine Douglass :

Q. En supposant que vous fussiez depuis 3 ou 4 jours à bord d'un navire comme pilote ; dans le cas où vous voudriez vous reposer, jugeriez-vous le capitaine capable de vous remplacer ?—R. Oui, je ne serais pas rassuré si j'étais remplacé par un des seconds.

A M. Palmer :

En supposant que Trainor fût capitaine d'un navire et que vous fussiez second du même navire, si Trainor voulait se reposer, ne pourriez-vous pas parfaitement le remplacer ?—R. J'aurais bien assez à faire à voir à la cargaison, au gréement, etc. Les navires qui quittent ce port ne sont jamais équipés.

Q. Puisqu'un navire peut mettre 3 ou 4 jours à atteindre l'île aux Eglantiers, ne serait-il pas à propos de forcer les capitaines et les seconds qui ne connaissent pas parfaitement la baie de prendre deux pilotes ?—R. Je ne le crois pas.

Q. Supposons qu'un capitaine de navire qui ne connaît pas la baie parte d'ici pour la mer après vous avoir engagé comme pilote. Si le navire mettait trois jours

à atteindre l'île aux Eglantiers, vous ne pourriez pas prendre de repos pendant tout ce temps- là ?—R. Pas du tout, je conduirais le navire loin des récifs et je dirais au capitaine : " Nous avons encore à parcourir tant de distance avant d'arriver à tel ou tel endroit, je vais me reposer un peu, et si vous avez besoin de moi vous m'appellerez.

Au capitaine Smith :

Q. Alors vous ne quitteriez le pont que si le capitaine vous remplaçait ?—R. Oui.

Q. Avez-vous jamais lu les témoignages rendus lors de l'enquête tenue au sujet du *Poupore* ?—R. Non.

Q. Ne serait-il pas à propos que les capitaines et seconds subissent le même examen que les pilotes de ce port-ci ?—R. Entendez-vous dire que les capitaines et les seconds seraient capables de passer le même examen que moi ?—

Q. Oui ?—R. Et qu'ils pourraient naviguer seuls dans la baie de Fundy ?—

Q. Oui, sans prendre de pilotes ?—R. Oui, s'ils subissaient un examen comme celui que j'ai passé, ils le pourraient.

Q. Je crois que vous avez obtenu votre commission en 1874 ?—R. En 1881. Je suis âgé de plus de 36 ans.

Q. Vous avez examiné ce programme d'examen ?—R. Oui, et à ce que j'ai pu voir, j'ai été interrogé là-dessus.

A M. Palmer :

Q. Vous a-t-on examiné sur la question des couleurs ?—R. Non, ni sur la déviation de la boussole.

Q, A votre avis, serait-il bon que les pilotes de Saint-Jean fussent examinés sur la déviation ?—R. Oui, si le gouvernement le jugeait à propos.

Q. Qu'en pensez-vous ?—R. Cela déchargerait le capitaine de certaines responsabilités.

Q. Serait-ce un avantage ?—R. Je n'en sais rien. Quand même je saurais comment corriger l'erreur du compas, je demanderais au capitaine ou au second de se charger de la chose.

Q. Alors vous considérez que c'est le capitaine qui est responsable du navire même lorsqu'il y a un pilote à bord ?—R. Non. J'attire l'attention du capitaine et du second sur toute erreur que je remarque, mais je leur permets toujours de se guider sur leurs cartes.

Q. Vous considérez qu'ils sont en charge du navire ?—R. Non ; c'est moi qui en suis responsable.

Q. Vous voulez dire que vous demandez au capitaine de vous indiquer les routes d'un endroit à l'autre ?—R. Oui.

Q. Devant qui avez-vous subi votre examen ?—R. Devant le capitaine Pritchard, Chas. S. Taylor et M. H. D. Troop.

Q. L'examen a-t-il été par écrit ou oral ?—R. Les questions ont été prises dans un livre ; j'ai donné mes réponses verbalement.

Q. Dans quelle partie du chenal du Nord les obstacles les plus sérieux à la navigation se rencontrent-ils ?—R. A partir de la tête septentrionale de Grand-Manan.

Q. Quels sont-ils ?—R. Les Loups, les rochers de la baie de Maces, les rochers d'Allen Gilman, les rochers du havre de Dipper, le rocher Fendu, l'île d'Acajou et Shadrock. Voilà les principaux écueils.

Q. A l'exception des Loups, ces récifs se trouvent-ils très près du rivage ?—R. Oui.

Q. De le tête septentrionale de Grand-Manan à la pointe de la Liberté, et de cet endroit à Saint-Jean, quelle est la route la plus courte d'un point à l'autre ?—R. Environ 30 milles.

Q. A quelle distance de la côte du Nouveau-Brunswick se trouvent les Loups ?—R. A environs 4 milles.

Q. Alors il y a 35 milles d'eaux sans obstacles entre ce récif et la côte de la Nouvelle-Ecosse ?—R. Oui, si l'on prend cette route.

Q. En prenant n'importe quelle route à partir de la tête septentrionale de Grand-Manan jusqu'à la pointe de la Liberté, y a-t-il un endroit quelconque où la largeur d'eau sans obstacles entre les côtes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse soit de moins de 30 milles?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Dans ce district de pilotage, vous accostez les navires sans égard à la distance à làquelle ils se trouvent du rivage?—R. Oui.

Q. C'est surtout dans le troisième district que vous accostez les steamers?—R. Lorsque le temps est brumeux, nous entendons leurs sifflets et nous les accostons dans le district inférieur.

Q. Et les voiliers? Les accostez-vous aussi dans le district inférieur?—R. Lorsque nous le pouvons.

Q. L'année dernière, avez-vous accosté dans le district inférieur plus de la moitié des voiliers que vous avez pilotés?—R. A peu près les deux tiers.

Q. Les voiliers que vous accostez dans le troisième district, combien de temps mettent-ils en moyenne à atteindre Saint-Jean à partir du moment où vous les pilotez?—R. A peu près 12 heures.

Q. Et les steamers?—R. De 5 à 6 heures.

Q. Quel est en moyenne le tirant d'eau des voiliers que vous accostez?—R. Il est faible; le tirant d'eau d'un des voiliers que nous accostons dans le troisième district est en moyenne $8\frac{1}{2}$ pieds.

Q. Sur ces voiliers vous prélevez $2.25?—R. Oui.

Q. Et les steamers, combien tirent-ils d'eau en moyenne?—R. A peu près $12\frac{1}{2}$ ou 13 pieds.

Q. Combien prélevez-vous par pied sur les steamers?—R. Trois dollars.

Q. Et vous mettez cinq heures à piloter un steamer jusqu'à Saint-Jean?—R. Oui, de 5 à 6 heures, lorsque le steamer est accosté dans le troisième district. Les droits s'élèvent à $39 lorsque le pilote reste à bord jusqu'à l'extrême limite.

Q. La moyenne des droits de pilotage pour les voiliers est de $18?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous me dire pourquoi, lorsque vous pilotez un steamer, l'on vous alloue $4 de plus par heure que lorsqu'il s'agit d'un voilier?—R. J'ai souvent été obligé d'attendre 40 jours dans la baie avant de rencontrer un steamer, et j'ai rarement passé plus de 7 ou 8 jours avant de trouver un voilier. J'ai déjà attendu 40 jours avant de tomber sur un navire.

Q. A votre avis, si les droits de pilotage sont plus élevés sur les steamers, n'est-ce pas parce qu'ils sont censés pouvoir payer plus, et non parce que les services que vous leur rendez valent plus?—R. Non.

Q. Expliquez en quoi le pilotage d'un steamer sur une distance de 20 ou 40 milles sont plus que le pilotage d'un voilier sur la même distance?—R. Un steamer peut porter la charge de 3 voiliers et n'a qu'un capitaine à bord.

Au capitaine Smith :

Q. Vous considérez qu'un steamer tient lieu de trois voiliers ordinaires?—R. Oui.

Q. Et trois voiliers auraient trois capitaines différents?—R. Oui.

A M. Palmer :

Q. Ainsi donc, les droits de pilotage sur les steamers sont plus hauts que sur les voiliers non pas parce que les services que vous leur rendez valent plus, mais parce qu'ils portent de plus fortes charges?—R. Certainement.

Q. Alors, d'après vous, les droits de pilotage à Saint-Jean sont basés non pas sur la valeur des services rendus par les pilotes mais sur la capacité des navires?—R. Les steamers sont plus en état de payer. Je suis d'avis que les navires à vapeur ne payent pas le quart assez de droits.

Q. Parce qu'ils portent de plus fortes cargaisons?—R. Je suis d'opinion que les steamers ne payent pas assez de droits.

Q. Vous n'êtes que 5 heures à bord d'un steamer?—R. Oui.

Q. Si vous pouviez réaliser $39 pour 5 heures d'ouvrage d'un bout de l'année à l'autre sans être exposé à chômer, vous vous feriez un joli revenu?—R. Sans doute.

Q. Dans le chenal du Sud, n'avez-vous pas à attendre aussi longtemps pour les voiliers que pour les steamers ?—R. Lorsque les voiliers sont rares nous ne nous tenons pas là généralement.

Q. Pourquoi attendez-vous là 40 jours pour un steamer ?—R. Il y a un grand nombre de bateaux-pilotes ; les uns se tiennent dans le chenal du Sud et les autres dans le chenal du Nord. Une fois que nous avons choisi un poste, nous préférons y rester plutôt que d'aller ailleurs faire concurrence à d'autres. Nous sommes quelquefois obligés d'attendre 20, 30 et 40 jours entre le cap Sable et Petite.

Q. Avez-vous dit à la commission combien de navires vous aviez pilotés entre le mois de mai et le mois de novembre ?—R. Oui ; de 30 à 40 navires.

Q. C'étaient des voiliers ?—R. Oui, si je me rappelle bien.

Q. Le risque que vous courez d'attendre 20 jours avant de rencontrer un navire est le même tant en ce qui concerne les voiliers qu'en ce qui concerne les steamers? R. Lorsque les voiliers ne sont pas rares nous ne mettons pas de temps à en rencontrer un.

Q. Vous rappelez-vous combien de steamers accostés en dehors des lignes régulières sont venus ici l'année dernière ?—R. A peu près 60.

Q. Les droits de pilotage sur chacun de ces steamers ont été de $3 du pied ?—R—Oui. Leur tirant d'eau était de 13 pieds en moyenne. On a mis 6 heures en moyenne à les piloter jusqu'à Saint-Jean.

Q. Les droits de pilotage d'entrée sur ces steamers se sont chiffrés par $40 en moyenne ?—R. Oui.

Q. On aurait mis 12 heures en moyenne à piloter des voiliers à 3 mâts carrés à Saint-Jean ?—R. Les barques et les voiliers à 3 mâts carrés qui viennent ici aujourd'hui tirent en moyenne 13 pieds d'eau.

Q. En supposant que les droits de pilotage d'entrée fussent les mêmes pour tous les navires, et que vous eussiez le choix entre un steamer et un voilier, lequel préféreriez vous piloter ?—R. Le steamer.

Q. En supposant que les émoluments fussent les mêmes ?—R. Je préférerais piloter le steamer, car je pourrais en finir plus vite.

Q. Est-il plus facile de piloter un steamer qu'un voilier ?—R: Lorsque le vent est favorable, il est aussi facile de piloter un voilier qu'un steamer. Mais avec un steamer on n'a pas à s'occuper du vent.

Q. Aux mêmes émoluments, vous préféreriez toujours piloter un steamer qu'un voilier ?—R. Oui.

Q. Si vous rencontriez un steamer et un voilier près de l'île du cap Sable et si l'on vous offrait $40 pour piloter le steamer et $50 pour piloter le voilier, sur lequel porteriez-vous votre choix ?—R. Sur le voilier pour gagner les $10 additionnels, mais au même prix je préférerais piloter le steamer.

Q. Alors, vous considérez qu'il est pour le moins aussi facile de piloter un steamer qu'un voilier ?—R. Oui.

Q. Quels sont les droits de pilotage de sortie sur les steamers ?—R. Je n'en suis pas sûr, mais je crois qu'ils sont de $1.50. Les droits de sortie sont de $1.25 du pied ceux d'entrée de $1.50 pour les voiliers. Pour les steamers, les droits d'entrée sont de $2 du pied et ceux de sortie de $1.75.

Q. A partir d'ici jusqu'à l'île des Eglantiers, les droits de pilotage de sortie sont de $4.50 du pied sur les steamers ?—R. Oui.

Q. Mais les droits de pilotage d'entrée à partir de l'île des Eglantiers, ne sont que de $3.00 ?—R. Oui.

Q. Saint-Jean n'est-il pas le seul endroit au monde où les droits de pilotage de sortie soient plus élevés que les droits de pilotage d'entrée ?—R. Non.

Q. Indiquez-moi un autre port où il en soit de même ?—R. Je n'en connais pas.

Q. Y a-t-il un port au Canada à l'exception de Saint-Jean où les droits de pilotage de sortie soient plus élevés que les droits de pilotage d'entrée ?—R. Je n'en sais rien.

Q. Croyez-vous que les steamers qui font le service à Digby devraient être exempts des droits de pilotage ?—R. S'il n'en tenait qu'à moi, tous les navires seraient soumis aux droits de pilotage, y compris les steamers de la Ligne Internationale.

15 février 1895.

M. Jarvis lit un document, qu'il soumet à la commission.

Le capitaine Harris B. Patterson est interrogé :

Au capitaine Smith :

Q. Vous êtes capitaine de marine?—R. Oui.

Q. Vous êtes commissionné?—R. Oui, j'ai une commission de service.

Q. Où êtes-vous né?—R. A Shulee, Nouvelle-Ecosse. J'ai commandé des goélettes dans la baie de Fundy, et ma commission n'est pas pour des navires gréés en carré mais pour des navires gréés de long en long. J'ai obtenu ma commission en 1885.

Q. Alors vous avez commandé des navires avant 1883?—R. Oui.

Q. Vous avez basé sur cela votre demande d'une commission?—R. Oui.

Q. Où êtes-vous allé à bord de vos navires avant 1883?—R. Aux Etats-Unis.

Q. Etes-vous allé plus au sud?—R. Non.

Q. A cette époque-là, vous n'aviez pas de commission?—R. Non.

Q. Etes-vous passé par des grades quelconques comme second avant cela?—R. Non.

Q. Vous avez pris le grade de capitaine après avoir servi simplement comme matelot?—R. J'ai pris le grade de capitaine sans avoir servi au préalable comme second.

Q. Dans quelle partie des Etats-Unis êtes-vous allé?—R. A Boston, New-York, Providence, etc.

Q. Vous n'êtes pas allé aux Indes Occidentales?—R. Non. J'ai fait une erreur. Avant d'obtenir ma commission de capitaine, j'ai servi comme second pendant 3 ans.

Q. Sur quel navire avez-vous ainsi servi comme second?—R. Sur l'*Annie Simpson*, une goélette à 2 mâts, d'environ 150 tonneaux.

Q. Votre commission est-elle limitée aux navires de 150 tonneaux?—R. Non. Ma commission n'est pas limitée.

Q. Y a-t-il plusieurs années que vous êtes dans la navigation?—R. Oui.

Au capitaine Douglass :

Q. Quand avez-vous pris la mer pour la première fois?—R. Il y a à peu près 20 ans; j'étais âgé d'environ 15 ans. J'ai constamment navigué depuis ma sortie de l'école.

Q. Avez-vous navigué sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse?—R. Presque constamment.

Q. Votre point de départ a été principalement le port de Saint-Jean?—R. Oui. Nos points de départ ont été principalement les ports dans le haut de la baie: Parrsboro', Rivière-aux-Pommes et Shulee. Je demeure à la Rivière-aux-Pommes, mais j'ai fait voile de Saint-Jean.

Q. Connaissez-vous bien la navigation de la baie de Fundy?—R. Oui.

Q. Avez-vous rencontré beaucoup de brume en remontant ou en descendant la baie?—R. Oui, beaucoup en été; il m'a fallu prendre des sondages, et ils m'ont guidé.

Q. Vous les avez comparés avec les sondages sur la carte, en laissant une marge pour la montée et la descente de la marée, et ils vous ont assez bien guidé?—R. Oui.

Q. Vous considérez que la carte est correcte? C'est d'une carte de l'Amirauté que vous vous servez?—R. Oui, et je crois qu'elle est correcte.

Q. Avez-vous eu à passer diverses pointes de terre par un temps de brume?—R. Oui, et je me suis guidé sur les sifflets de brume.

Q. Vous croyez qu'ils sont suffisants pour la sûreté de la navigation dans ces parages?—R. Oui.

Q. Recommanderiez vous qu'il en fût établi d'autres?—R. Je recommanderais qu'il en fut établi un autre sur le cap Spencer.

Q. Ce sifflet ne serait d'aucune utilité pour les navires quittant Saint-Jean, et ne servirait qu'aux navires partant du haut de la baie pour Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. Quel est le plus grand navire que vous ayez commandé ?—R. Celui que je commande actuellement, l'*Ulrica*, goélette à trois mâts et de 298 tonneaux.

Q. Avez-vous l'habitude de prendre un pilote en remontant la baie ?—R. Non.

Q. Avez-vous jamais été forcé de payer des droits de pilotage, malgré que vous n'eussiez pas pris de pilote ?—R. Je ne suis pas exempt des droits de pilotage. Bien que je ne prenne pas de pilote, il me faut payer les droits tout de même.

Q. Vous êtes obligé de payer les droits de pilotage sur votre navire actuel ?—R. Oui, lorsque je suis hélé. J'ai été hélé et j'ai pris un pilote la dernière fois que je suis venu ici, et je crois que c'est la seule fois que j'aie engagé un pilote pour conduire ma goélette.

Q. Aviez-vous jamais été hélé par un bateau-pilote avant cela ?—R. J'ai été hélé en remontant la baie, mais mon navire n'était pas à destination de Saint-Jean.

Q. Et vous avez été obligé alors de payer les droits de pilotage ?—R. Non, car mon navire n'était pas à destination de ce port-ci.

Q. Lorsque vous avez été hélé en vous rendant à Saint-Jean, avez-vous pris un pilote ?—R. Je ne crois pas avoir été hélé

Q. Alors, vous êtes entré dans le port de Saint-Jean sans avoir été hélé et vous n'avez pas payé de droits de pilotage ?—R. Oui. Mon navire tire 12½ pieds d'eau chargé, et 8 pieds lège.

Q. Lorsque vous remontez la baie, les bateaux-pilotes viennent quelquefois vous accoster et les pilotes vous offrent leurs services ?—R. Oui.

Q. Avez-vous jamais pris un pilote ?—R. Non, seulement la dernière fois. Le pilote est arrivé à bord d'un remorqueur et j'étais alors en route pour Saint-Jean.

Q. Lorsque vous avez été hélé par un pilote en remontant la baie pour vous rendre dans un des ports d'en haut, avez-vous pris le pilote qui vous hélait ?—R Non.

Q. Vous considérez-vous capable de conduire votre navire dans la baie ?—R. Oui.

Q. Vous connaissez les feux ?—R. Oui, et les hauts-fonds.

Q. Avec votre navire actuel avez-vous à payer les droits de pilotage de sortie ?—R. Oui.

Q. Prenez-vous toujours un pilote en quittant le quai pour descendre la baie ?—R. Je ne demande jamais de pilote; je prends celui qui se présente.

Q. Comment les pilotes savent-ils quand votre navire doit partir ?—R. Ils s'informent de la chose, je suppose. Je paye les droits de pilotage au bureau avant de partir. Il me faut produire un reçu à la douane pour pouvoir obtenir mon congé.

Q. Ceci est la liste des questions généralement posées aux pilotes ?—R. Oui.

Q. Croyez-vous que vous pourriez passer un examen comme celui-là ?—R. Oui. Je consulte mes livres lorsque je veux savoir le numéro d'un phare.

Q. Vous conduisez votre navire en vous servant de vos connaissances et de votre expérience et à l'aide de la carte ?—R. Oui.

A M. Baird :

Q. Avez-vous fréquenté le port de Windsor ou les autres ports situés à la tête de la baie ?—R. Je ne suis allé à Windsor qu'une fois, et je n'y ai pas employé de pilote.

Q. Y a-t-il autant d'écueils dans le haut de la baie de Fundy qu'à son embouchure ?—R. Il y en a plus à son embouchure, c'est-à-dire, à l'entrée de la baie à partir de l'extrémité septentrionale de Grand-Manan et en gagnant la mer. La navigation est plus facile entre ce port-ci et Windsor ou Parrsboro' qu'entre l'île aux Phoques Machias et ici.

Q. Si vous étiez étranger, aimeriez-vous mieux aller à Saint-Jean qu'à Windsor ?—R. A Saint-Jean, vu que ce serait plus commode et que je rencontrerais moins de difficultés.

Q. Trouvez-vous que la navigation est plus difficile sur la baie de Fundy que sur d'autres parties de la côte entre ici et New-York ?—R. La navigation n'y est pas aussi difficile. Les hauts-fonds de Nantucket sont bien pires. Tous les capitaines

au long cours savent cela. En dedans de l'île Nantucket il y a des écueils très dangereux.

Q. Il n'y a pas de système de pilotage, là ?—R. Non.

Au capitaine Smith :

Q. Y a-t-il des pilotes à cet endroit?—R. Non; dans ces parages les capitaines doivent se tirer d'affaires seuls.

Q. Un capitaine de navire naviguant entre Saint-Jean et New-York ou d'autres ports des Etats-Unis connaîtrait la baie de Fundy plus vite que les hauts-fonds de Nantucket ?—R. Oui.

A M. Baird :

Q. Quels navires considérez-vous comme les plus propres pour le cabotage ici ?—R. Les navires de la classe de celui que je commande actuellement—une goélette à 3 mâts de près de 300 tonneaux.

Q. Alors vous trouvez que le pilotage obligatoire est une lourde charge sur ces navires ?—R. Oui.

Q. Avez-vous remarqué la classe de navires de 124 tonneaux ?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous bien les capitaines de navires de 300 tonneaux ?—R. Oui, et ils me paraissent en général capables de conduire leurs navires en toute sûreté.

Au capitaine Smith :

Q. Ces capitaines, ou du moins quelques-uns d'entre eux, ont déjà commandé des navires de 125 tonneaux ?—R. Je le suppose.

Q. Est-ce la raison pour laquelle vous les jugez compétents ?—R. Non.

A M. Baird:

Q. Savez vous pourquoi l'on construit ces navires de 120 tonneaux ?—R. D'après ce qu'on m'a dit, c'est parcequ'ils sont exempts des droits de pilotage, et il n'y a pas de doute que cette considération a été d'un grand poids dans beaucoup de cas. A mon avis, ces navires laissent à désirer.

Q. On construit ces navires pour échapper aux droits de pilotage ?—R. Oui.

Q. Les navires de 124 tonneaux sont-ils propres à faire le service loin des côtes en hiver ?—R. Non.

Q. Les navires à trois mâts de 200 ou 300 tonneaux le sont ?—R. Oui, et ils sont aussi propres à faire le cabotage.

Q. Lorsqu'un navire prend la mer il faut qu'il y ait à bord un capitaine et un second brevetés ?—R. Si le navire s'éloigne de la côte, s'il traverse l'océan.

Q. Sur la côte la chose n'est pas nécessaire ?—R. Non. Tout le long de la côte d'Amérique et jusqu'aux Antilles, il suffit que los commandants de navires soient brevetés pour le cabotage, mais lorsqu'un navire traverse l'Atlantique il faut que le capitaine et le second soient brevetés pour la navigation au long cours.

Q. Avez-vous à l'heure qu'il est un second breveté à bord de votre navire ?—R. Oui.

Q. Il a subi un examen ?—R. Oui. Il a un brevet de compétence, ce qui vaut mieux qu'un brevet de service.

A M. Skinner :

Q. Si vous êtes capable de piloter votre navire en remontant la baie, est-ce grâce à l'expérience que vous avez acquise dans le cours de vos voyages ?—R. Oui.

Q. Les pilotes font un apprentissage de 5 ans. Croyez-vous que ce soit nécessaire ?—R. Oui.

Q. Votre navire est-il britannique ou américain ?—R. Britannique. Il a été construit à la Rivière-des-Pommes.

Q. Y a-t-il un grand nombre de goélettes enregistrées aux Etats-Unis pour le cabotage ?—R. Oui.

Q. N'est-il pas vrai que nombre de capitaines de navires anglais se font naturaliser citoyens américains ?—R. Oui, les capitaines anglais qui le désirent peuvent se faire naturaliser citoyens des Etats-Unis, et alors ils peuvent prendre le commandement de navires américains.

Au capitaine Douglass :

Q. D'après vous, le pilotage est-il nécessaire dans une partie quelconque de la baie de Fundy ?—R. Non.

Q. Parlez-vous de tous les navires ?—R. Je parle des navires de la classe de celui que je commande, des goélettes.

A M. Skinner :

Q. Vous voulez dire que les capitaines de goélettes doivent avoir assez d'expérience pour pouvoir piloter leurs navires ?—R. Oui, il n'y a pas de doute qu'ils acquièrent assez d'expérience pour pouvoir piloter leurs navires.

Le capitaine WILLIAM H. HARDING est interrogé :

Au capitaine Smith :

Q. Avez-vous un brevet de capitaine ?—R. Oui.

Q. De compétence ou de service ?—R. De service. Je crois l'avoir obtenu en 1873.

Q. Quels navires avez-vous commandés avant d'obtenir votre brevet ?—R. La barque *William Stairs*, enregistrée à Halifax. Mon brevet est pour la navigation au long cours. Il est supérieur au brevet pour le cabotage.

Q. Quels autres navires avez-vous commandés ?—R. Le *James Campbell.* C'était une barque d'environ 375 ou 400 tonneaux. C'étaient deux petites barques. Le *William Stairs* était d'environ 450 tonneaux.

Q. Où êtes-vous allé à bord de ces navires ?—R. Aux Indes Occidentales et dans l'Amérique du Sud. Je suis allé en Irlande il y a longtemps.

Q. Depuis que vous avez obtenu votre brevet, quelle classe de navires avez-vous commandée ?—R. Surtout des navires gréés en carré pendant les 12 dernières années.

Q. Vous avez fait voile de ce port-ci à bord de goélettes et de bricks de 124 tonneaux ?—R. Oui, de 220, 180 et 150 tonneaux à peu près.

Q. Vous considérez que vous avez beaucoup d'expérience ?—R. Ce n'est qu'en été que je fais du cabotage ici pour en parler; l'hiver, je prends toujours la mer. Je connais assez bien les deux chenaux de la baie de Fundy.

Q. Lorsque vous entrez dans la baie, consultez-vous la carte ?—R. Invariablement. Je ne me fie jamais à ma mémoire. Je connais les phares et je consulte toujours mon livre.

Q. Avez-vous eu occasion de prendre des sondages ?—R. Oui, dans les deux chenaux.

Q. Avez-vous trouvé que ces sondages s'accordaient avec la carte ?—R. Je le crois. Je n'ai jamais eu lieu de me plaindre. J'ai comparé les sondages avec la carte et j'ai constaté que les données de celle-ci étaient assez exactes. Je crois que les sondages ici soutiennent bien les comparaison avec ceux sur la côte du Maine. Je préfère la carte de l'amirauté.

Q. Avez-vous fréquenté les ports du haut de la baie ?—R. Je ne suis jamais allé plus haut que Saint-Jean.

Q. En remontant et en descendant la baie, avez-vous souvent rencontré des bateaux-pilotes ?—R. Oui ; ils croisaient çà et là. Par les temps clairs, j'ai vu des bateaux-pilotes et j'ai été hélé par eux. Dans ces occasions, j'ai presque toujours pris un pilote. Je n'ai jamais commandé de navire exempt des droits de pilotage.

Q. Chaque fais que vous avez été hélé vous avez pris un pilote ?—R. Oui, sauf deux fois, et alors il faisait un bon vent et je ne pouvais pas arrêter.

Q. Auriez-vous pris un pilote dans ces circonstances parce que vous considériez que c'était nécessaire ?—R. Non, pas pour cette raison-là; mais bien parce que j'étais tenu de payer les droits de pilotage.

A M. Baird :

Q. Vous vous jugez capable de conduire votre navire dans l'un ou l'autre chenal en remontant ou en descendant la baie ?—R. Oui.

Q. Même lorsque le temps est brumeux ou orageux ?—R. Oui.

Q. Avez-vous remarqué en entrant dans la baie par un temps de brume, s'il y avait des pilotes sous la main ?—R. Je ne crois pas avoir jamais rencontré de pilotes en remontant la baie par un temps de brume.

Q. Alors vous leur échappiez dans ces occasions ?—R. Oui. Il aurait pu y avoir des pilotes et je ne les aurais pas vus.

Q. Avez-vous jamais été dans la nécessité de prendre un pilote pour entrer dans le havre de Saint-Jean ou en sortir ?—R. Non, car je connais bien le havre. Quant aux autres capitaines, je ne saurais dire. Je n'en connais pas un grand nombre; je ne navigue ici que l'été et je n'ai pas eu l'occasion de faire leur connaissance.

Q. Considérez-vous que la baie de Fundy soit plus dangereuse que les autres ports le long de la côte américaine, disons de Saint-Jean à New-York ? Est-elle plus dangereuse que les hauts-fonds de Nantucket ?—R. Non; les hauts-fonds de Nantucket sont bien pires. Pour moi, la baie de Fundy n'est pas plus dangereuse que n'importe quel autre port.

Q. Si le pilotage obligatoire était aboli ici, pensez-vous qu'il y aurait un plus grand nombre de navire canadiens qui viendraient à Saint-Jean ?—R. C'est tout probable.

Q. Si les navires étaient exemptés des droits de pilotage jusqu'à 300 tonneaux, y aurait-il plus de vaissseaux canadiens qui visiteraient ce port-ci ?—Oui, je le crois. Je crois que ces navires de 124 tonneaux disparaîtraient. Ce sont de piètres navires. Un grand nombre de navires américains viennent ici maintenant. Ils sont exempts des droits de pilotage dans les ports des Etats-Unis, mais les nôtres ne le sont pas. Je ne connais pas grand'chose au sujet des navires américains. Il ne m'est jamais arrivé d'accident dans la baie de Fundy ni ailleurs.

Au capitaine Douglass :

Q. Je suppose que vous considérez qu'il serait nécessaire d'avoir un personnel de pilotes ici pour les navires étrangers ?—R. Il y a longtemps que les pilotes de Saint-Jean font le service sur la baie et ils ont travaillé fort. L'on doit sans doute s'intéresser à leur sort. Mais je crois qu'un capitaine intelligent devrait être capable, à l'aide des cartes, des livres et de tout ce qui sert à conduire un navire, de remonter la baie de Fundy sans pilote, même à son premier voyage ici. Pour les grands navires et les vaisseaux étrangers, les services d'un pilote seraient peut-être nécessaires à partir de l'île des Perdrix jusqu'ici.

A M. Skinner :

Q. Un étranger qui viendrait ici pour la première fois ne s'aventurerait-il pas dans la baie de Fundy avec crainte et tremblement ?—R. Je n'en sais rien. La première fois que je suis venu ici je me suis passé de pilote, et je n'ai pas eu beaucoup peur ni ai-je tremblé. C'était au mois de février. Peut-être un capitaine qui remonterait la baie pour la première fois serait-il un peu mal à l'aise, mais il réussirait tout de même à arriver à bon port.

Au capitaine Smith :

Q. Croyez-vous qu'un pilote pourrait conduire un navire avec plus de sûreté qu'un capitaine par un temps de brume ?—R. Je ne le crois pas.

Q. Si vous aviez un pilote à bord de votre navire et si le temps devenait brumeux, laisseriez-vous au pilote la conduite du navire ?—R. Certainement que non. Je suis presque constamment à mon poste. Je ne me fie à personne. Je n'ai jamais permis à un pilote de me remplacer. Il est toujours facile de s'orienter avec les sifflets de brume.

Q. Ne vous sentiriez-vous pas plus à l'aise en ayant à côté de vous un pilote qui serait censé connaître la côte ainsi que les courants et les marées ?—R. Un pilote me serait peut-être de quelque utilité pour descendre la baie, mais dans tous les cas, c'est moi qui déterminerait la route à suivre.

Au capitaine Douglass :

Q. Si la brume s'élevait, un pilote qui connaîtrait bien les lieux ne vous serait-il pas très utile ?—R. Il ne me serait guère utile, vu que je pourrais m'orienter sans lui.

A M. Skinner :

Q. Etes-vous d'opinion qu'il n'y a besoin de pilotes sur aucune partie de la côte américaine ?—R. Je crois que ceux qui ont l'habitude de naviguer dans ces parages pourraient s'en passer.

Q. Les capitaines de voiliers pourraient-ils, à l'aide de cartes, entrer dans les ports américains et en sortir sans pilote ?—R. Je suppose qu'ils le pourraient.

Q. Les navires américains qui partent d'ici pour aller à Boston ont-ils à payer des droits de pilotage ?—R. La moitié des droits de pilotage s'ils sont hélés.

Au capitaine Smith :

Q. Y a-t-il une différence dans le taux des droits de pilotage selon que les navires sont enregistrés aux États-Unis ou au Canada ?—R. Je n'en sais rien.

Q. Si un navire britannique et un navire américain entraient en même temps dans le port de Boston, y aurait-il une différence dans le taux des droits de pilotage ?—R. Je ne saurais dire.

A M. Skinner :

Q. Un navire américain qui partirait d'Eastport serait exempt des droits de pilotage à Boston, tandis qu'un navire américain qui ferait voile de Saint-Jean pour se rendre à Boston aurait à payer des droits de pilotage à ce dernier endroit ?—R. Je le suppose.

Q. D'un port à l'autre dans les limites des Etats-Unis les navires ne payent pas de droits de pilotage, mais d'un port britannique à un port américain des droits de pilotage sont imposés ?—R. Oui, je crois qu'il en est ainsi.

J. WILLIARD SMITH est interrogé :

Au capitaine Smith :

Q. Quelle est votre état ?—R. Je suis courtier et commissionnaire.

Q. Vous occupez-vous d'assurance ?—R. Oui, je paye un fort montant pour assurer mes navires.

A M. Baird :

Q. Vous êtes un des membres de la commission de pilotage ?—R. Depuis environ trois mois.

Q. Vous construisez et vous armez des navires dans ce port-ci depuis quelque temps ?—R. Oui.

Q. Avez-vous remarqué que l'on construisait des navires d'une certaine classe pour échapper aux droits de pilotage?—R. Oui, l'on a construit un grand nombre de navires de 125 tonneaux dans le but d'échapper aux droits de pilotage. Ces navires laissent beaucoup à désirer.

Q. Comme constructeur de navires, auriez-vous construit des navires de cette classe si ce n'eût été pour être exempt des droits de pilotage?—R. J'aurais construit des navires plus grands.

Q. Quels navires considérez-vous comme les meilleurs pour votre commerce maritime?—R. Les goélettes de 200 à 300 ou 350 tonneaux, car ces goélettes, après avoir fait le cabotage pendant la belle saison, peuvent ensuite prendre la mer et se rendre aux Indes Occidentales.

Q. Tandis que les autres navires n'offrent pas les conditions voulues pour cela? —R. Ils ne sont pas profitables. Ils sont construits pour porter de fortes charges sur leurs ponts. Ils ne sont pas façonnés pour la navigation au long cours. Leurs fonds sont grands et ils tirent peu d'eau.

Q. Alors vous considérez que les droits de pilotage imposés ici sont un obstacle à la construction de navires de la classe voulue?—R. Oui.

Q. Vous êtes un des membres de la commission de pilotage du port de Saint-Jean?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous les taux des droits de pilotage d'entrée et de sortie exigés sur la baie de Fundy?—R. Je suis assez au courant de la chose.

Q. Par qui avez-vous été nommé membre de la commission de pilotage?—R. Par le conseil de commerce.

Q. Les droits de pilotage sont-ils plus élevés à Saint-Jean que dans les autres ports?—R. Dans l'ensemble, les droits de pilotage en vigueur à Saint-Jean ne sont pas peut-être plus élevés que ceux qu'on prélève dans beaucoup d'autres ports. Mais je considère que le système de pilotage obligatoire qu'on a adopté ici est des plus injustes. Ainsi, un navire de 130 tonneaux paye quatre fois plus que si les taux des droits de pilotage étaient basés sur le tonnage. En comparant le montant des droits de pilotage perçus l'année dernière avec le nombre de tonneaux, je suis arrivé au chiffre de $7\frac{2}{5}$ sous par tonneau, ce qui représenterait huit ou neuf dollars de droits de pilotage (entrée et sortie) pour un navire de 130 tonneaux; or sous le système actuel ces navires payent entre $30 et $35. Si les navires de cette classe étaient imposés d'après leur tonnage, ils ne paieraient que $7 ou $9, mais comme ils sont imposés d'après leur tirant d'eau, ils payent de $27 à $35.

Q. Croyez-vous que les navires de cette classe aient besoin de pilotes?—R. Je ne crois pas que nos navires de cabotage jusqu'à 250 ou 300 tonneaux aient besoin, règle générale, de pilotes.

Q. Pour quelle raison?—R. Parce que ceux qui les commandent sont des hommes qui ont subi de sévères examens et qui peuvent conduire un navire dans ces parages-ci tout aussi bien que les pilotes.

Au capitaine Smith :

Q. Vous croyez que les capitaines de ces navires sont capables de remonter et de descendre la baie de Fundy sans pilotes?—R. Je crois que 95 pour 100 d'entre eux le sont. Je crois qu'il est injuste de taxer un homme pour une chose dont il n'a pas besoin. Si le capitaine d'un navire de 150 tonneaux est capable de remonter et de descendre la baie sans engager un pilote, je ne vois pas pourquoi on exige du propriétaire de ce navire des droits de pilotage.

Q. Si l'exemption de pilotage était étendue aux navires de 300 tonneaux, il est tout probable que les pilotes ne pourraient plus gagner de quoi vivre?—R. Je ne crois pas qu'un personnel aussi nombreux qu'aujourd'hui serait nécessaire. Un des pilotes a admis au cours de l'enquête tenue devant le sous-ministre de la marine, qu'environ 16 hommes suffiraient sous le système actuel.

Q. Combien faudrait-il de pilotes si l'exemption de pilotage était étendue aux navires de 300 tonneaux?—R. Je crois que tous auraient de l'emploi, mais pas autant qu'à l'heure qu'il est. Il suffirait de la moitié du nombre actuel de pilotes

Mais, bien entendu, je ne demande pas que tous les navires sans exception soient exemptés du pilotage.

Q. Recommanderiez-vous que les capitaines de navires jusqu'à 300 tonneaux passassent un examen pour obtenir un certificat d'exemption ?—R. Oui.

Q. Vous favoriseriez un homme qui aurait les connaissances voulues ?—R. Oui.

Q. Même les capitaines qui auraient subi un examen avec succès, ne croyez-vous pas qu'ils devraient payer une taxe annuelle ?—R. Comme compromis.

Q. Cette taxe serait versée dans le fonds général ?—R. Cela regarderait le ministère.

Q. Vous considérez que les pilotes doivent subir un examen strict avant d'être commissionnés ?—R. Oui.

Q. Et vous ne permettriez à personne de piloter un navire sans avoir au préalable subi un examen ?—R. Si l'on accordait aux capitaines des commissions pour le pilotage, ils deviendraient tous pilotes. Je crois que tout capitaine compétent pourrait subir un examen avec succès et obtenir une commission de pilote.

Q. Alors il y aurait un grand nombre de pilotes ici ?—Peu importe. Tant pis pour ceux qui en feraient une affaire de spéculation. Si un capitaine manquait d'ouvrage et se présentait à moi pour avoir une commission de pilote, je la lui accorderais après qu'il aurait subi un examen avec succès.

Au capitaine Douglass :

Q. Vous admettez, n'est-ce-ce pas, que les pilotes de ce port-ci ont des droits acquis ?—R. Je ne sache pas qu'ils aient des droits acquis, mais je ne veux pas d'un autre côté qu'on leur ôte le pain de la bouche. J'exempterais les navires britanniques tout en maintenant les droits au taux actuel sur les navires étrangers. Les pilotes pourraient ainsi réaliser un revenu considérable.

Q. Même si l'on exemptait les navires britanniques du pilotage, il est probable que les capitaines de plusieurs de ces navires demanderaient des pilotes en entrant dans la baie ?—R. Les armateurs prétendent que les navires d'un fort tonnage prendraient des pilotes, et si c'est le cas, je prétends qu'un système de pilotage facultatif ne ferait aucun tort aux pilotes.

A M. Baird :

Q. Quel est le salaire ordinairement payé à un capitaine de cabotier ?—R. De $40 à $60 par mois.

Q. Il y a un grand nombre de ces capitaines qui chôment tout le long de l'année ?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous dire pourquoi l'on ne s'intéresserait pas à leur sort ?—R. Je ne vois pas pourquoi l'on ne s'intéresserait pas à eux. Parmi ceux qui manquent d'ouvrage il y a des hommes de mérite.

Q. Avez-vous remarqué un déclin dans le nombre des goélettes à trois mâts enregistrées dans ce port-ci ?—R. Oui, un déclin considérable.

Q. Pourriez-vous indiquer approximativement le montant de droits de pilotage qui sont prélevés à l'heure qu'il est sur les cabotiers canadiens ?—R. Il me faudrait consulter les statistiques.

Q. Y a-t-il aujourd'hui 25 goélettes à 3 mâts qui font voile du port de Saint-Jean ?—R. Non, loin de là.

Q. N'attribuez-vous pas ce déclin aux lourds impôts qui pèsent sur ces goélettes ?—R. Oui, dans une certaine mesure.

Q. Croyez-vous qu'un steamer devrait payer plus qu'un voilier dans ce port-ci ?—R. Non.

Au capitaine Smith :

Q. Savez-vous si les steamers payent plus dans les autres ports ?—R. Je n'en sais rien.

A M. Baird :

Q. Y a-t-il une raison quelconque pour laquelle les steamers devraient payer plus que les voiliers ?—R. Non, mais, règle générale, les steamers tirent plus d'eau, et pour cette raison ils paient plus. Le système actuel n'offre aucun bon côté.

Q. Vous préféreriez que les droits de pilotage fussent basés sur le tonnage ?—R. Certainement. Il y a à l'heure qu'il est des navires de 150 tonneaux qui paient autant de droits de pilotage que des vaisseaux d'un port trois fois plus considérable.

Q. Avez-vous entendu le témoignage du capitaine Peck?—R. Non, ni celui de M. Troop.

Q. Etes-vous d'avis que les steamers qui viennent régulièrement ici devraient être tenus de payer des droits de pilotage ?—R. Oui. Si un armateur préfère que son navire marche à la vapeur plutôt qu'à la voile, c'est son affaire ; mais, en matière de pilotage, je crois que les steamers et les voiliers devraient être sur le même pied. Et je ne vois pas pourquoi les steamers d'une ligne particulière seraient exempts de pilotage et que ceux des autres lignes y seraient assujétis, toutes choses égales d'ailleurs.

Q. Dans l'intérêt de ce port-ci, considérez-vous qu'il est à propos d'imposer des droits de pilotage ?—R. Je désapprouve fortement le système de pilotage obligatoire en vigueur ici. Sous un système de pilotage facultatif, un capitaine qui aurait besoin d'un pilote pourrait facilement en trouver un en vertu de la loi de l'offre et de la demande.

Q. Lesquels sont le mieux payés, les pilotes ou les capitaines ?—R. Les pilotes sont mieux payés que les capitaines en général. Il y a à mon service un grand nombre de capitaines qui ne gagnent pas la moitié autant que quelques-uns des pilotes.

Au capitaine Smith :

Q. Si le système actuel était modifié dans le sens que vous désirez, considérez-vous que les arrangements antérieurement faits avec la Compagnie Internationale devraient être résiliés ?—R. Je crois que les steamers de toutes les lignes devraient être sur le même pied. J'ai exprimé cette opinion lors de l'enquête tenue en 1891 et je suis encore du même avis.

A M. Skinner :

Q. Si le système de pilotage obligatoire était aboli, serait-il possible de maintenir un corps suffisant de pilotes pour les navires étrangers, et si non, il faudrait prendre d'autres mesures pour faire face à la situation ?—R. Bien, si c'était nécessaire, je présume que l'on prendrait d'autres mesures.

Q. Croyez-vous qu'il y aurait joujours un personnel suffisant de pilotes ?—R. Il y a un grand nombre de navires d'autres pays qui viennent ici, et j'ai entendu des capitaines étrangers dire qu'ils avaient besoin de pilotes. Celui qui s'aventurerait pour la première fois dans la baie de Fundy, surtout après le sombre portrait que quelques personnes en ont fait, aimerait naturellement à avoir un pilote.

Q. Y a-t-il plusieurs de vos capitaines qui ont des parts dans vos navires ?—R. Un de mes capitaines et un de mes lieutenants ont des intérêts dans mes navires. Mais je n'aime pas cela ; je me sens moins indépendant.

Au capitaine Smith :

Q. Vous êtes depuis trois mois attaché à la commission de pilotage ?—R. Oui, et j'ai assisté à toutes les assemblées de la commission, sauf une, alors que j'étais à New-York.

Q. Les assemblées de la commission sont-elles ouvertes au public ?—R. J'ai entendu dire qu'elles ne l'étaient pas. Aux assemblées auxquelles j'ai assisté aucun reporter ne s'est présenté. Je ne vois pas pourquoi les reporters seraient exclus. Je crois que les délibérations de la commission de pilotage intéressent le public.

A M. Baird :

Etes-vous prévenus de chaque assemblée ?—R. En ce qui me concerne, j'ai toujours été prévenu, je ne sais pas s'il y a eu une assemblée dans ce mois-ci, mais je n'en ai pas reçu d'avis. C'est le secrétaire qui envoie les avis.

Au capitaine Baird :

Q. Les commissaires ont été nommés en vertu des dispositions de l'Acte du Pilotage ?—R. Je le présume.

Q. Y a-t-il eu des plaintes faites par des capitaines aux assemblées de la commission ?—R. Non, pas depuis ma nomination.

Q. Vos relations avec les pilotes comme corps sont cordiales ?—R. Je ne crois pas qu'il y ait à Saint-Jean 28 hommes dans un métier quelconque qui me soient plus étrangers que les pilotes. J'en connais quelques-uns de vue et peut être une demi-douzaine de nom.

Q. Si un système tendant à opérer une diminution dans les gains des pilotes était établi ; considérez-vous qu'il serait juste que les autorités qui ont constitué les pilotes en corps fissent quelque chose pour compenser cette diminution ?—R. Non.

Q. Croyez-vous que le gouvernement devrait, dans ce cas, faire quelque chose pour les pilotes ?—R. Non ; ce serait établir un facheux précédent.

Q. Le conseil municipal de Saint-Jean ne devrait-il pas s'intéresser à eux ?—R. Non.

Q. Si un système de pilotage facultatif était établi, vous êtes d'avis que les pilotes devraient être abandonnés à leur sort ?—R. Oui, ils pourraient exercer d'autres métiers, tel que celui de charpentier de navire, etc. La plupart des pilotes feraient de bons matelots et même des capitaines, et si les steamers doivent avoir des pilotes réguliers, pourquoi les armateurs n'engageraient-ils pas les pilotes de Saint-Jean.

A M. Baird :

Q. J'ai toujours cru que l'entretien des pilotes devrait être assumé par l'Etat au lieu d'être à la charge exclusive des armateurs ?—R. C'est bien là mon opinion. S'il est juste que les pilotes soient indemnisés, on ne devrait pas faire peser ce fardeau sur leur industrie, qui est déjà surchargée et qui s'en va rapidement à la ruine. Le système en vigueur à Parrsboro', Nouvelle-Ecosse, me parait être juste et raisonnable. On exempte des droits de pilotage tous les navires de cabotage britannique à partir de 250 tonneaux en montant, les capitaines de ces navires étant tenus de subir un examen et d'obtenir une commission, pour laquelle ils payent une somme déterminée ; et tous les navires étrangers sont assujétis aux droits de pilotage réguliers à partir de 80 tonneaux en montant. Un système de ce genre établi à Saint-Jean donnerait au personnel actuel de pilote, un revenu considérable, car il y a aujourd'hui un grand nombre de navires américains qui fréquentent ce port-ci.

Q. Avez-vous eu une assemblée annuelle à Saint-Jean cette année ?—R. J'étais à New-York dans le temps.

Le capitaine WILLIAM THOMAS est interrogé.

Au capitaine Smith :

Q. Quel est votre état ?—R. Je suis inspecteur de compagnies d'assurances, un des examinateurs pour les capitaines et lieutenants, gardien du port et un des membres de la commission de pilotage.

Q. Vous étiez autrefois capitaine de vaisseau ?—R. Oui. J'ai un brevet que j'ai obtenu à Londres et un brevet impérial.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous attaché à la commission de pilotage ?—R. Depuis environ 4 ans.

Q. Y a-t-il d'autres marins qui font partie de cette commission ?—R. Non.

Q. Assistez-vous à toutes les assemblées ?—R. Presque à toutes. Je n'étais pas présent à l'assemblée annuelle, qui a été tenue le premier jeudi du mois de janvier, cette année. Je n'ai pas vu le rapport.

Q. Y a-t-il eu beaucoup de plaintes contre les pilotes depuis que vous êtes membre de la commission ?—R. Très peu.

Q. Et des enquêtes ont été tenues ?—R. Oui, et dans quelques cas les pilotes ont été punis.

Q. Des capitaines de navires étrangers se sont-ils plaints de n'avoir pu trouver de pilotes dans la baie ?—R. Pas que je sache.

Q. Les membres du conseil de commerce de Saint-Jean ont-ils fait des plaintes par écrit ?—R. Je ne crois pas.

Q. Savez-vous pour quelle raison la présente enquête est tenue ?—R. Je crois que c'est à la demande du conseil de commerce.

Q. Alors vous ne savez pas si les membres de ce conseil ont fait des plaintes directes ?—R. Pas aux commissaires.

A M. Baird :

Q. Avez-vous assisté à l'assemblée de la commission tenue dans le mois de février ?—R. Je ne crois pas que nous ayons eu d'assemblée dans ce mois-là.

Q. Vous êtes l'examinateur officiel des capitaines et lieutenants ici, à Saint-Jean ?—R. Oui, examinateur local pour les capitaines et lieutenants.

Q. Considérez-vous que les capitaines que vous brevetez comme capables de naviguer sur la baie de Fundy ou ailleurs ?—R. Oui, mais ce n'est pas pour la classe de navires que commandent ces capitaines que nous avons besoin de pilotes.

Q. Considérez-vous que les capitaines brevetés en Angleterre soient compétents ?—R. Oui, pour le cabotage.

Q. Vous considérez que les programmes d'examen suivis en Angleterre et en Canada ne laissent rien à désirer ?—R. Oui.

Q. Vous considérez qu'un capitaine à qui vous auriez accordé un brevet pourrait s'engager dans la baie de Fundy sans pilote, quel que fut le tonnage de son navire ?—R. Oui.

Q. Et si aucun pilote ne se présentait, ce capitaine pourrait remonter la baie sans aide ?—R. Un pilote serait d'un grand secours, mais le capitaine pourrait s'en passer.

Q. Vous savez où se trouve la limite extérieure du district de pilotage ?—R. Oui.

Q. Supposons qu'un navire arrive là par un temps de brume; le capitaine pourrait-il continuer à remonter la baie sans pilote ?—R. Oui.

Q. Croyez-vous que les steamers devraient payer plus de droits de pilotage que les voiliers ?—R. Oui.

Q. Pourquoi ?—R. Parce qu'ils pompent leur lest avant d'entrer dans le port, et leur tirant d'eau se trouve ainsi diminué.

Q. Feriez-vous une distinction entre les steamers avec le lest d'eau et les steamers sans le lest d'eau ?—R. Je crois que oui. Je parle des steamers des lignes régulières. Je n'ai pas entendu le témoignage du capitaine Peck. Les steamers de la Ligne Internationale ne payent pas de droits de pilotage, et je crois qu'ils devraient y être assujétis.

Q. Considérez-vous que, comme mesure de prudence, les steamers de cette ligne devraient prendre des pilotes ici ?—Je ne vois pas pourquoi ils en seraient exempts, mais ils sont bien manœuvrés. Les pilotes de Saint-Jean ont déjà sauvé un des steamers de cette ligne. Ils étaient plusieurs à bord du steamer en question et l'un d'eux fut appelé à le piloter. Le pilote auquel on eut ainsi recours rendit de très grands services, il réussit à conduire le steamer à Parrsboro' et personne ne périt. Je n'étais pas à bord, mais la chose m'a été racontée par une personne digne de foi.

Q. Savez-vous le nom du pilote ?—R. Il y avait 3 ou 4 pilotes à bord, je crois. C'est ce que m'a dit ce pilote. La chose est arrivée il y a 8 ou 10 ans. Je me rappelle la circonstance. Ce pilote m'a donné à entendre que les pilotes attachés au steamer ne savaient que faire.

Q. Considérez-vous que le nombre des membres de la commission de pilotage telle qu'actuellement constituée soit excessif ?—R. Non.

Q. Considérez-vous que trois commissaires suffiraient ?—R. Je n'aimerais pas à exprimer d'opinion sur ce point. Je crois que la commission se trouve très bien constituée telle qu'elle est aujourd'hui.

Q. Etes-vous le seul membre de la commission de pilotage ayant de l'expérience dans la marine ?—R. Non. M. Troop a assez de connaissances nautiques et est parfaitement au courant de notre système de pilotage. M. Elwin a aussi des connaissances nautiques ; il connaît le droit maritime et sait où se trouvent les phares et les hauts-fonds. Tous les deux, ils peuvent déterminer la position d'un navire sur la carte et prendre des relèvements.

Q. Depuis que vous faites partie de la commission, avez-vous remarqué qu'il était arrivé beaucoup d'accidents aux pilotes dans la baie de Fundy ?—R. Oui.

Q. Y a-t-il eu autant d'accidents qu'il y a de pilotes ?—R. Oui, et même plus. Il est arrivé plus d'accidents aux capitaines de cabotage qu'aux pilotes. Au mois de décembre, un navire qui n'était pas soumis au pilotage s'est complètement perdu à la hauteur du port de Dipper, et s'il y avait eu un pilote à bord, je crois que le navire n'aurait pas péri.

Q. Pourriez-vous nommer un navire qui se soit perdu avec un pilote à bord ?—R. Oui.

Q. L'entrée de la baie de Fundy n'est pas une terreur pour les navigateurs ?—R. Non, il y arrive très peu d'accidents.

Au capitaine Douglass :

Q. Vous considérez que certains steamers ne payent pas assez parce qu'ils ont du lest d'eau ?—R. Oui.

Q. Si les propriétaires de navires peuvent s'en tirer à meilleur marché en se servant de lest d'eau, les taux de fret sont diminués et la communauté en profite ?—R. Les armateurs ont la chance de faire plus d'argent avec le fret.

A M. Baird :

Q. D'après vous, les droits de pilotage devraient-ils être imposés d'après le tirant d'eau ou le tonnage ?—R. Dans presque tous les ports où je suis allé, les droits étaient basés sur le tirant d'eau.

Q. Savez-vous qu'il y a eu un grand nombre de changements ?—R. Pas que je sache.

Q. Un navire ne devrait-il pas être imposé d'après son tonnage ?—R. Je n'ai pas d'objection à cela. C'est un problème difficile à résoudre.

Au capitaine Douglass :

Un grand nombre de grands navires partent lèges, et s'ils étaient imposés d'après leur tonnage, ils paieraient plus. Généralement parlant, il vaut mieux baser les droits de pilotage sur le tonnage.

A M. Baird :

Q. Les steamers de Yarmouth et de Digby devraient-ils être soumis aux droits de pilotage ?—R. Oui. Les pilotes sont des sentinelles dans toutes les parties de la baie et servent de guides aux capitaines. Souvent, par les temps de brume, ils donnent des conseils aux capitaines, même lorsque ceux-ci se rendent dans le haut de la baie ou qu'ils n'ont pas besoin d'un pilote.

Au capitaine Douglass:

Q. Si tous les navires étaient soumis aux droits de pilotage vous réaliseriez un montant d'argent tellement considérable que vous ne sauriez qu'en faire ?—R. On verrait alors à réduire les droits de pilotage. Je crois qu'il y a des pilotes qui gagnent beaucoup plus que les capitaines, mais les gains des pilotes en genéral sont à peu près les mêmes que ceux des capitaines en service actif. Je ne crois pas que les pilotes fassent beaucoup plus d'argent, une fois les dépenses payées.

Q. Serait-il à propos d'accorder aux capitaines des commissions de pilotes ?—R. Les pilotes en souffriraient, mais à part cela, ce serait une bonne chose.

Q. Vous considérez que les pilotes de Saint-Jean ont des droits acquis ?—R. Oui.

Q. Et si les armateurs étaient déchargés des droits de pilotage, vous croyez que les pilotes devraient être indemnisés par les autorités qui les ont constitués ?—R. Oui, mais les commissaires actuels ne pourraient le faire vu qu'ils n'ont pas de fonds à leur disposition. Ce serait au conseil municipal ou au gouvernement à y voir.

Au capitaine Smith :

Si les pilotes pouvaient, sous un système de pilotage facultatif, réaliser un revenu raisonnable, il serait injuste de taxer le pays.

Q. Vous n'exigeriez pas que les veillards de plus de 65 ans allassent croiser çà et là si le pilotage n'était pas obligatoire, mais il y aurait un certain nombre de pilotes qui pourraient gagner assez d'argent pour vivre ?—R. Oui.

Q. Et le gouvernement devrait pourvoir à la subsistance des autres ?—R. Oui.

Au capitaine Douglass :

Q. En supposant que les navires jusqu'à 300 tonneaux fussent exemptés du pilotage, combien de pilotes suffiraient ?—R. Je crois qu'on aurait besoin des 25 pilotes, car sur le nombre il y en aurait toujours quelques-uns qui seraient malades.

Q. Ici, pour les steamers, les droits de pilotage d'entrée sont de $3 et les droits de sortie de $4.50 ?—R. Je ne sais pas pourquoi. Les droits d'entrée et de sortie devraient être les mêmes. Sur les droits de pilotage payés par les voiliers on prélève la somme de 25 sous par pied pour couvrir les dépenses de la commission. Je ne vois pas que les droits de pilotage de sortie devraient être plus élevés que les droits de pilotage d'entrée, à l'exception de cette somme additionnelle de 25 sous.

Q. Y a-t-il d'autres raisons qui justifient l'imposition de ce droit additionnel de 25 sous ?—R. Je ne saurais dire. Je ne serais pas prêt à dire que c'est injuste.

A M. Gilbert :

Je n'ai pas examiné de pilotes depuis que je suis attaché à la commission. Les pilotes sont examinés sur la navigation.

Q. Pouvez-vous me dire pourquoi un steamer venant de Yarmouth est exempt des droits de pilotage, tandis qu'un chalan ne l'est pas ?—R. Je dis que tous les navires devraient être sur le même pied.

Q. Alors il n'y à pas de raison...... ?

Au capitaine Smith :

Je crois que ce programme d'examen est assez sévère.

A M. Baird :

Q. Quand le bureau des examinateurs des pilotes a-t-il été constitué ?—R. Je crois que le capitaine Quick a été le premier examinateur, puis le capitaine Pritchard lui a été adjoint, et ils ont préparé ensemble un programme d'examen.

Q. Les pilotes pourraient-ils avoir accès au programme des examens ?—R. Je ne le crois pas.

Au capitaine Smith :

Q. Si un apprenti se présentait à vous, c'est sur ces matières que vous l'examineriez ?—R. Oui, tout examinateur a le droit de poser des questions.

A M. Skinner :

Q. Ainsi, les droits de sortie sont plus élevés que ceux d'entrée ; avez-vous d'autre chose à dire sur cette question ?—R. Très souvent les pilotes sont débarqués à l'île des Phoques et il leur faut trouver le moyen de revenir ici. Quelquefois ils sont obligés de rester à bord du navire qu'ils ont piloté et de traverser l'océan. Je crois que la brume est causée par la chaleur et le froid extrêmes.

Q. La même cause qui produirait de la brume sur la baie de Fundy en produirait aussi le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse ?—R. Oui.

Q. Dites-nous pourquoi un capitaine de vaisseau compétent devrait prendre un pilote ?—R. Un pilote lui serait d'une grande utilité par un temps de brume et pour les courants.

Q. Pour connaître les courants il faut une étude spéciale sur les lieux ?—R. Oui. J'étais présent lorsque M. J. N. Smith a été interrogé, mais je suis un peu sourd.

Q. Il a dit que le pilotage n'était pas nécessaire ; j'aimerais à avoir votre opinion ?—R. Je crois qu'il est nécessaire d'avoir un personnel de pilotes expérimentés pour la baie de Fundy.

Q. En supposant qu'un système de pilotage facultatif fût établi, y aurait-il un personnel de pilotes suffisant pour le port ?—R. Je ne le crois pas.

Q. En supposant que les navires jusqu'à 300 tonneaux fussent exemptés du pilotage, qu'en résulterait-il pour les pilotes ?—R. Cela les affecterait très sérieusement. On n'emploierait plus alors que des chalans pour le cabotage et il n'y aurait plus de navires de 300 tonneaux. Si, au milieu d'une tempête un accident arrivait au steamer qui remorquerait un chalan, celui-ci serait très exposé, car les chalans ont un gréement incomplet.

Q. Que faudrait-il faire pour rendre les chalans propres à tenir à la mer par des gros temps ?—R. Ils auraient besoin d'un mât et de voiles de senau. J'ai entendu dire que des chalans étaient restés 36 heures à l'embouchure de la baie par un temps de brume, et que d'autres avaient été retenus 2 ou 3 jours dans le havre aux Castors.

Q. Cela montre que ceux qui emploieraient des chalans rencontreraient beaucoup de difficultés ?—R. Oui. Il en serait de même des goélettes. Ce que je viens de dire m'a été rapporté ; je n'en sais rien personnellement.

Q. Les chalans à la remorque devraient-ils ou non payer des droits de pilotage ?—R. Nous les mettons sur le même pied que les voiliers pour toutes les fins de pilotage.

Q. Considérez-vous que les pilotes devraient être indemnisés si un système de pilotage non obligatoire était établi ici ?—R. Oui, par le gouvernement. J'ai voyagé entre l'Angleterre et l'Australie ; je suis aussi allé en Chine et aux Indes. Je m'occupe d'affaires maritimes depuis 35 ans.

A M. Baird :

Q. Savez-vous que dans un grand nombre de ports de la Grande-Bretagne les pilotes trouvent le moyen de vivre sans que le pilotage y soit obligatoire ?—R. Je n'en sais rien ; je n'ai jamais visité ces ports. J'ai vu cette brochure, mais les ports qui y sont mentionnés sont peu importants.

Q. Hartlepool a 150 pilotes ?—R. Je crois que ce port est d'un accès facile.

Q. Comment se fait-il qu'il y ait tant de pilotes là ?—R. Probablement parce-qu'un grand nombre de navires vont et viennent. Je sais que le pilotage est obligatoire à Liverpool et à Londres. Je suis allé dans des ports où le pilotage était facultatif et je n'ai pu me passer de pilotes. Je crois que dans ces parages la navigation est plus difficile que sur la baie de Fundy. Une partie des droits de pilotage de sortie est versée dans le fonds de la commission. Les steamers arrivent lèges. Un steamer qui arrive ici lège avec un tirant d'eau de 13 pieds paye $39 ; si ce même steamer part chargé avec un tirant d'eau de 20 pieds, il paye $90.

Q. Il y a plus de $50 de différence ?—R. Oui, et une partie du montant est versée dans le fonds de la commission.

Q. Cinq dollars sont mis au crédit de la commission et il reste une différence de $45. Est-ce raisonnable ?—R. Çà ne paraît pas raisonnable.

Q. Est-il juste ou raisonnable qu'un pilote qui conduit un navire vers le bas de la baie de Fundy reçoive $45 de plus que s'il conduisait le même navire vers le haut de la baie ?—R. Il est exposé à perdre beaucoup de temps. En hiver, s'il débarque à l'île des Phoques, il peut mettre un mois à revenir ici.

Q. Vous avez dit que les chalans avaient besoin d'agrès additionnels pour pouvoir tenir à la mer par les gros temps ?—R. Oui, et cela entraînerait plus de dépenses et exigerait plus d'hommes. Les recettes que réalisent les armateurs égalent à peine leurs dépenses.

Q. Ne considérez-vous pas que les nécessités du commerce forcent les armateurs d'économiser ?—R. Oui.

A M. Skinner :

Q. Si le district de pilotage ne s'étendait que jusqu'à l'île, le service ne serait-il pas moins dispendieux ?—R. Oui, cela ferait une grande différence. Il ne faudrait pas autant d'hommes ni autant de bateaux.

Q. Le district de pilotage de la baie de Fundy est-il plus étendu qu'ailleurs ?—R. Le district de pilotage de la baie est plus étendu que dans n'importe quel autre port du monde où je sois allé. A Calcutta l'étendue de pilotage est d'environ 100 milles, et à Sydney le district de pilotage couvre une distance de 4 ou 5 milles.

Le capitaine Douglass :

Il est nécessaire de maintenir les limites extérieures du district de pilotage de Saint-Jean.

A M. Skinner :

Il y a autant d'affaires à présent que jamais. Un steamer peu porter une charge trois fois plus forte qu'un voilier.

Au capitaine Douglass :

Q. Parce que les commissaires du pilotage sont au nombre de 7, est-ce que cela entraîne plus de dépenses que s'ils n'étaient que trois ?—R. Non, ils ne reçoivent pas de salaire ; quelques-uns d'entre eux aimeraient naturellement à être payés. Ce n'est pas gai de travailler trois ou quatre jours par semaine pour rien.

Q. En supposant que le pilotage fût facultatif, y aurait-il assez de pilotes pour le port ?—R. Je crois que ce serait un mauvais système de limiter le nombre des pilotes.

Q. Considérez-vous que quiconque se présenterait devant vous devrait obtenir une commission après avoir subi un examen ?—R. Non, mais je limiterais le nombre des pilotes.

Q. Si un changement quelconque avait lieu dans le systèmo de pilotage du port de Saint-Jean, le nombre des commissions devrait-il être limité comme à présent ?—Oui.

A. M. Skinner :

Q. En supposant que n'importe qui pût devenir pilote, est-ce que cela ne produirait pas beaucoup de confusion ?—R. Oui.

Au capitaine Smith :

Q. Le capitaine du port tient-il compte du nombre de tous navires qui viennent ici ?—R. Oui.

A M. Baird :

Q. Lorsque le fonds de pilotage sera insuffisant pour faire vivre les pilotes, que ferez-vous ?—R. Nous tirerons sur le fonds de réserve.

Q. Et lorsque ce fonds sera épuisé ?—R. Je suppose qu'il vous faudra augmenter les droits de pilotage.

Q. Malgré que votre commerce soit décliné, vous êtes d'avis que les droits de pilotage devraient être augmentés pour combler le déficit?—R. Les pilotes creveraient de faim.

Q. A-t-on eu à augmenter les taux depuis que vous êtes membre de la commission?—R. Non.

Cecil L. Dernier est interrogé.

Au capitaine Smith :

Je réside à Moncton. Je suis né à Dorchester. J'ai subi un examen à Saint-Jean et j'ai obtenu un brevet de lieutenant et de capitaine pour la navigation au long cours.

Q. A bord de quel navire avez-vous servi comme lieutenant dans la navigation au long cours?—R. A bord des barques *Harriett Hickman*, *John Rutherford*, *Roohemay* et d'autres.

Q. Avez-vous été dans la Grande-Bretagne?—R. Oui très souvent comme lieutenant.

Q. Etes-vous allé ailleurs?—R. Je suis allé au Japon et aux Indes Orientales. Je ne suis jamais venu ici comme lieutenant, mais comme capitaine.

Q. Avez-vous fait voile d'ici comme capitaine?—R. Oui, à bord de l'*Abraham Young* et du *Culdoon*; ces navires sont enregistrés ici. Troop et Fils sont les propriétaires de l'*Abraham Young* et le *Culdoon* appartient à James Kennedy. Je suis parti de Rio à bord de l'*Abraham Young* et je suis venu ici; ce navire est de 756 tonneaux.

Q. Où avez-vous aperçu la terre sur la baie dans cette circonstance-là?—R. A Pisarinco, en aval de l'île Mahogany et le premier sifflet que j'ai entendu a été celui du Cap Sable. Le temps était brumeux et je me suis servi de la sonde tout le temps.

Q. Vos sondages s'accordaient-ils avec la carte?—R. Oui, assez bien. J'avais une carte américaine; je n'avais pu trouver de carte de l'amirauté à Rio. Je ne me suis jamais servi d'une carte de l'amirauté.

Q. Vous rappelez-vous comment le vent était?—R. Sud-ouest. Lorsque je fus rendu tout près de l'île des Perdrix, le vent tomba complètement.

Q. Les vents du sud-ouest amènent-ils généralement de la brume?—R. Oui.

Q. Avez-vous été obligé de prendre la cape?—R. Non, j'ai marché tout le temps; je ne prends jamais la cape. Il valait mieux continuer à marcher.

Q. Avez-vous vu des pilotes dans cette occasion-là?—R. Non, il y avait trop de brume. Un pêcheur qui se trouvait là m'indiqua où se trouvait l'île des Eglantiers. C'était mon premier voyage comme capitaine.

Q. Croyez-vous que vous êtes capable de remonter la baie en tout temps sans pilote?—R. Non. Je l'ai fait cette fois-là, mais j'ai couru un grand risque. J'étais jeune alors, et je ne crois pas que je courrais encore un pareil risque. Par un temps clair, je me passerais de pilote, mais pas par un temps de brume.

Q. Même aujourd'hui, si vous arriviez dans la baie par un temps de brume, vous tâcheriez d'avoir un pilote?—R. Oui, je ferais tout ce que je pourrais pour trouver un pilote, et j'hésiterais avant de prendre sur moi de remonter la baie seul.

Au capitaine Douglass :

Même par un temps clair, je prendrais un pilote aussitôt que je pourrais en trouver un dans la baie.

Q. Pourquoi prendriez-vous un pilote par un temps clair?—R. Parce que la brume pourrait s'élever d'un moment à l'autre, et que je me sentirais plus en sûreté avec un pilote à bord.

A M. Baird :

Q. Appliquez-vous cette règle à tous les ports où il y a du pilotage?—R. Oui; dans tous les ports où je vais, la première chose que je fais c'est de chercher un

pilote, et lorsque j'en trouve un je le prends. Les propriétaires du navire que je commande le savent. Une fois, je me suis fait accompagner par un pilote au delà de l'île et je l'ai rémunéré de ma poche.

Q. Vous ne pouvez pas imaginer de temps plus brumeux que celui qu'il faisait dans la circonstance dont vous venez de parler ?—R. Non.

Q. Un pilote aurait-il pu faire plus que vous dans cette occasion ?—R. Non, puisque j'ai réussi à arriver à bon port. J'ai sondé et j'ai pris toutes les autres mesures de prudence voulues, mais tout de même j'ai été plongé dans l'inquiétude tout le long de la route. Il y a dans ces parages-ci un grand nombre de signes que vous ne connaissez pas.

Q. Décrivez-en quelques-uns ?—R. Supposons qu'un navire sorte de la baie de Fundy par un temps de brume et se dirige vers la côte de la Nouvelle-Ecosse. Lorsque le navire sera arrivé près de terre le vent commencera à changer et à souffler par bourrasques. C'est là un des signes dont m'a parlé le pilote Cline. J'ai constaté la même chose sur les côtes des îles Sous le Vent. Je parle pour moi et non pour les autres capitaines.

Q. Vous vous faites une règle inflexible de prendre des pilotes partout où vous pouvez en trouver ?—R. Oui.

Q. Considérez-vous que la navigation est plus dangereuse sur la baie de Fundy que sur les hauts-fonds de Nantucket ?—R. Je ne suis jamais allé dans ces parages-là. Je prendrais un pilote là comme ailleurs.

Q. Vous prendriez un pilote dans tous les autres endroits dangereux le long de la côte américaine ?—R. Oui. J'ai toujours pris un pilote et je suis bien décidé de ne pas m'écarter de cette ligne de conduite à l'avenir, même au risque de payer les droits de pilotage de ma poche.

Q. Vous n'envisagez pas la chose au point de vue de la question d'assurance ?—R. Non, je l'envisage au point de vue de la sûreté. Dans le canal de Bristol, où le pilotage est facultatif, j'ai pris un pilote dès que j'ai pu en trouver un.

Au capitaine Smith :

Q. Si le pilotage n'était pas obligatoire ici, prendriez-vous tout de même un pilote ?—R. Oui. en toutes circonstances.

Q. Si vous aviez régulièrement fréquenté le port de Saint-Jean depuis 3 ans, prendriez-vous un pilote ?—R. Oui ; même si j'avais régulièrement visité ce port-ci depuis 10 ans, je prendrais un pilote chaque fois qu'il m'en tomberait un sous la main. Je préférerais payer les droits de ma poche que d'entreprendre de descendre cette baie seul par un temps de brume et avec un vent d'ouest.

A M. Baird :

Q. Si l'on vous envoyait sur les hauts-fonds de Nantucket, il vous faudrait quelqu'un pour piloter votre navire ?—R. Il n'y a pas de pilotes là. Je me tirerais d'affaires comme je pourrais.

Q. Pourquoi avez-vous remonté la baie par un temps de brume dans la circonstance dont vous avez parlé tantôt ?—R. Je m'attendais à trouver un pilote ici, mais il y avait tant de brume que je n'ai pas pu en rencontrer un, et il valait mieux continuer à marcher.

Q. Si vous entriez encore dans la baie par un temps de brume, croyez-vous que vous pourriez trouver un pilote ?—R. Peut-être que oui et peut-être que non. Je ne courrais pas encore le même risque.

Au capitaine Smith :

Q. Avez-vous des signaux particuliers pour appeler les pilotes par les temps de brume ?—R. Non.

Q. Certains signaux sont employés par les temps de brume ?—R. Oui.

Q. Etes-vous d'avis que ces signaux devraient être en usage ici ?—R. Oui, ce que j'appelle les signaux internationaux, et pas d'autres.

Q. La nuit, avez-vous des signaux pour attirer l'attention des pilotes ?—R. Oui, un feu à éclat. Je suis allé dans le port de Cardiff.

Q. Dans le canal de Bristol, le pilotage, dites-vous, n'est-pas obligatoire ?—R. Non.

Q. Cependant, il y a des bateaux-pilotes qui croisent là ?—R. Oui, tout le temps. J'en ai vu un grand nombre dans ces parages.

Q. Y avait-il des numéros sur leurs voiles ?—R. Des lettres et des numéraux.

Q. Alors il y a un système régulier de pilotage en vigueur à cet endroit ?—R. Oui, à ce que j'ai pu voir.

Q. Alors avez-vous fait le signal pour en avoir un ?—R. Je mis en panne et il se rendit à bord. Je ne lui ai pas demandé son certificat.

Q. Vous a-t-il dit qu'il était pilote lamaneur ?—R. Oui, et j'étais convaincu qu'il disait vrai, et je l'amenai à Cardiff.

Q. D'où avez-vous dû payer le pilotage ?—R. Je ne puis vous dire.

Q. Il n'a rien exigé pour aller vous chercher ?—R. Je ne le pense pas, je ne puis dire. Voici comment je comprends la chose: vous êtes tenu de prendre un pilote à partir du large jusqu'au dock, mais je n'en suis pas sûr. Il m'a amené jusqu'au dock, mais je ne me rappelle pas ce que je lui ai payé.

A M. Skinner:

Q. Donnez-nous une idée de la distance ?—R. Trente-cinq ou quarante milles. Je n'ai fait aucun marché à ce sujet et n'en ai rien dit. Il n'a pas fait de convention à l'égard de son prix. J'ai compris que je payais d'après des prix convenus au port. Je savais que je payais ce qui était juste.

Charles E. Lachler est entendu:

Au capitaine Smith:

Q. Je suis agent de la *International Steamship Co.*, ici; né en Allemagne, je suis venu tout jeune aux Etats-Unis et j'ai été élevé ici.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous ce poste ?—R. Cinq ans.

Q. Etiez-vous en relation d'affaires avec cette ligne avant de venir ici ?—R. Oui, j'ai beaucoup d'expérience en fait de bateaux à vapeur.

Q. Je suppose que vous connaissez le système qu'elle a à bord de ses différents vaisseaux ?—R. Oui, je le connais, de même que les capitaines et les officiers.

Q. Auriez-vous l'obligeance de dire à la commission le nombre d'officiers à bord de ses vaisseaux ?—R. Il y a le capitaine, deux pilotes, deux lieutenants et deux mécaniciens, et en été 63 matelots et environ 50 en hiver.

Q. Est-ce que généralement parlant les pilotes gouvernent le bâtiment ?—R. Oui, tout le long du voyage d'un port à un autre.

Q. Enlèvent-ils entièrement la responsabilité au capitaine ?—R. Non, pas entièrement; ils consultent le capitaine en temps du brume.

Q. Sur qui retomberait la responsabilité en cas d'accident ?—R. Sur le capitaine, je suppose.

Q. Mais si le capitaine était en bas et qu'un des pilotes jeta le navire à la côte, en serait-il responsable ?—R. Pour cela, je ne sais pas.

Q. Ces hommes ont-ils passé des examens ?—R. Oui.

Q. Ont-ils passé des examens devant les commissions de pilotes d'ici, de Saint-Jean ?—R. Non; pas de Saint-Jean. Ils ont passé leur examen devant les inspecteurs des Etats-Unis, à Boston ou à Portland, et cela pour tout le littoral, ce qui comprend la baie de Fundy et Saint-Jean.

Q. Croyez-vous nécessaire qu'ils passassent un examen spécial devant les commissions d'ici ?—R. Si la loi l'exigeait, ils le feraient.

Q. Croyez-vous que l'examen qu'ils passent les met en état de piloter le vaisseau dans cette baie ici?—R. S'ils ne pouvaient le faire ils ne pourraient obtenir leurs certificats des inspecteurs américains. Ces hommes sont parfaitement en état de gouverner leurs vaisseaux dans la baie de Fundy. Je suis d'avis qu'il l'ont démontré par les voyages successifs qu'ils ont faits.

Q. Cette ligne a-t-elle éprouvé des accidents?—R. Les deux seuls que je connaisse sont le *New England,* qui a été jeté sur les Loups, et le *State of Maine* sur la Pointe des Lépreux. Je crois que le *New England* a été jeté à la côte en 1872.

Q. Dans le cours des derniers cinq ans avez-vous eu des accidents?—R. Non.

Q. Vos vaisseaux qui viennent à Saint-Jean ou dans la baie sont exempts des frais de pilotage?—R. Oui; je ne sais pourquoi; ils en ont toujours été exempts depuis qu'ils viennent ici.

Q. Vous n'en connaissez pas la raison? Je suppose que c'est à cause des pilotes qu'ils sont obligés d'avoir à bord. Je ne connais pas d'autre raison que lorsqu'il y a quarante ans ils vinrent pour la première fois au grand avantage du port ils ont voulu en rendre les charges aussi légères que possible. Je crois que c'est un avantage qu'on leur offrit pour les attirer ici, mais je n'en suis pas sûr.

Au capitaine Douglass :

Q. Quel effet aurait maintenant sur votre ligne l'imposition de cette charge en supposant que l'on modifierait la loi et que l'on exigerait de vos vaisseaux les frais de pilotage?—R. Cela aurait l'effet de ne nous amener ici que durant deux mois dans l'année, peut-être; et probablement que cela pourrait avoir l'effet de nous arrêter complètement. Nous faisons de 170 à 175 voyages à Saint-Jean par année, et vous pouvez juger ce que serait cet impôt.

Q. Quel est en général le tirant d'eau?—R. De 10 à 11 pieds tant à l'entrée qu'à la sortie. Aujourd'hui nous sommes tenus de payer à titre de droits de port plus de $2,000 par année. L'année dernière, nous avons payé $2,006.25, outre $3,200 de quaiage.

Q. A quoi s'élèverait le pilotage?—R. Dans les environs de $8,000 à $10,000 par année si nous étions tenus de payer le pilotage tant à l'entrée qu'à la sortie.

Q. Que comprennent les droits?—R. Tous les droits de port, les frais du capitaine de port et le mouillage. En 1893, je crois que la chose s'est élevée à $8,100, les frais du capitaine de port et le mouillage, pour tout le port. Nous allons à Eastport, Québec, Portland et Boston.

Q. Payez-vous des frais de port pour quelques-uns de ces ports?—R. Non, il n'y a pas de frais de pilotage aux Etats-Unis.

A M. Skinner :

Q. C'est parce que vous avez des pilotes à bord?—R. La loi les en exempte à cause de cela.

A M. Baird :

Q. Considérez-vous que ces droits sont pour le capitaine de port et le mouillage pour l'usage du port?—R. Oui.

Q. Vous dites que vous si vous étiez soumis au pilotage obligatoire ce serait pour vous une taxe de huit à dix mille dollars?—R. Oui, d'après les calculs que je puis en faire.

Soumis à pareil impôt vous juger que la compagnie se trouverait dans la nécessité d'abandonner ce port en tout ou en partie et d'adopter quelque autre port de la baie de Fundy?—R. Oui.

Q. Combien votre ligne a-t-elle de bateaux?—R. Elle en a actuellement trois en usage.

Q. Savez-vous le nombre de passagers que vous avez transportés l'année dernière?—R. Nous n'en avons pas tenu compte ici, on en tient compte à la douane. Je n'en ai pas d'idée.

Q. Qu'appelerez-vous un voyage moyen, quant au nombre de passagers ?—R. Cent cinquante en été.

Q. Quelle est la moyenne en hiver ?—R. Pas plus d'une douzaine.

Q. En quelle année le *State of Maine* a-t-il été jeté à la côte à Lépreux ?—R. Il a été jeté à la côte le 12 juillet 1884.

Q. C'est le seul accident que vous avez eu dans la baie depuis dix ans ?—R. C'est le seul que je connaisse.

Q. Votre ligne transporte gratuitement les pilotes de Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. Pourquoi ?—R. Cela a toujours été la coutume, et elle est encore admise. Je n'en connais pas la raison.

A M. Skinner :

Q. Ils m'informent qu'ils ont payé moitié prix ?—R. Ils ont payé moitié prix autrefois, mais je pense que depuis cinq ou six ans leur passage est gratuit.

Au capitaine Smith :

Q. Vous n'entendez pas dire que votre déclaration assure aux pilotes un passage gratuit ?—R. Non, à moins que ce soit la règle. Ce n'est qu'une déclaration, et le long du littoral nous transportons aussi les sauvages.

Q. A votre avis les pilotes constitueraient une charge pour votre ligne dont le service ici est continuel ?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'à votre avis cela n'a pas été une charge sur les autres steamers et les autres lignes de la baie ?—R. Oui, je le croirais, pour ceux qui nous reviennent tous les jours, comme le *Monticello.*

Q. Je veux dire toutes les lignes réunies ici, quelque part dans cette région ?—R. Oui.

Q. Ne serait-il pas juste que tous ces steamers eussent le même privilège que la Ligne Internationale ?—R. Je ne saurais exactement quoi dire à cet égard.

Q. Croyez-vous que les autres lignes établies ici devraient avoir la même faveur que la vôtre et jouir de la même exemption ?—R. Je le croirais si vous envisagez la chose à ce point de vue. Nous n'avons pas de steamers qui vont à Halifax, et je ne sais si les steamers y paient quelque chose ou non. Lorsque j'y voyageai en 1868, on y payait la moitié du pilotage, ce qui s'élevait à $5 ou $6 par voyage. Je n'en connais rien depuis cette époque, je ne sais pourquoi la compagnie a été favorisée.

A M. Skinner :

Q. Est-ce que le *Falmouth* n'a pas touché alors qu'il était à votre emploi ?—R. Il a été frêté par la compagnie, et vers 1881 il a touché à la Pointe des Lépreux.

Q. A votre connaissance ont-ils touché quelque part en aval de Grand-Manan ?—R. Le capitaine ne m'a jamais dit qu'il a touché, mais je l'ai entendu dire mais il n'y a pas eu d'avarie.

Q. Est-ce votre avis que la navigation est dangereuse dans la baie de Fundy ?—R. Naturellement, c'est-à-dire en temps de brume épaisse.

Q. Plus que la moitié du temps vous êtes dans la brume ?—R. Oui, en été, mais en hiver nous n'en avons pas autant.

Q. Si vos vaisseaux ne portaient pas de pilotes, croyez-vous qu'un capitaine pourrait se tirer d'affaire et gouverner son vaisseau en toute sûreté ?—R. Oui.

Q. En supposant que vous paieriez $1,000 par année, cela ne vous éloignerait pas du port ?—R. Non.

Q. Savez-vous si les steamers d'Yarmouth qui voyagent entre Yarmouth et Boston paient du pilotage en entrant à Boston ?—R. Je ne le sais pas.

18 février 1895.

Le capitaine Smith déclare qu'il a une lettre du capitaine de la *Madura*.

M. Schofield s'objecte à ce qu'elle soit admise en preuve. M. Schofield dit aussi que, comme M. Baird est absent, plutôt qu'ajourner il dirigera l'enquête jusqu'à son retour.

Le capitaine Henry Spears est entendu :

Au capitaine Smith :

Q. Vous êtes un pilote lamaneur de Saint-Jean ?—R. Oui, depuis 1870; j'ai environ 45 ans.

Q. Avez-vous piloté des vapeurs aussi bien que des voiliers ?—R. Oui.

Q. Vous n'êtes pas un des pilotes qu'emploie la compagnie ?—R. Non.

Q. Vous prenez régulièrement votre tour, et lorsqu'un steamer est signalé vous vous rendez à bord ?—R. Oui, nous avons un tour de rôle régulier dans notre vaisseau.

Q. De sorte qu'un pilote à bord du vaisseau pourrait aller à bord du steamer ?—R. Oui.

Q. N'a-t-on jamais porté plainte contre vous, au bureau ?—R. Oui, une fois depuis que je suis pilote.

Q. Oui ?—R. Je crois que j'ai moi-même déclaré la chose lors d'une enquête faite sur une difficulté avec le bâtiment. Il donna à la dérive sur la côte, dans le port, alors que j'en avais la charge, et j'allai faire rapport de l'affaire. Nous étions sensés faire rapport. L'on fit une enquête sur l'affaire et je fus exonéré. C'était la barque *Sarah*.

Q. Avez-vous un lieu particulier où les bateaux des pilotes croisent dans la baie ?—R. Oui, nous croisons de l'île aux Eglantiers le plus souvent jusqu'au Cap Sable, à l'île aux Phoques. Notre bateau est le plus gros; il est de 65 tonneaux.

Q. Alors, à raison de la grosseur du bateau vous croisez dans les environs du Cap Sable ?—R. Oui; c'est l'entrée de la mer. Nous allons en dehors de Brown's Bank.

Q. Si vous signaliez un vaisseau se dirigeant sur Saint-Jean, au large de Brown's Bank, que feriez-vous à l'égard de son pilotage ?—R. Oh ! nous nous rendons au vaisseau, nous le hélons, et il nous prend à bord à chacun son tour. Les capitaines de certains vaisseaux ne nous donnent pas de chance avant d'arriver à l'île aux Eglantiers, et d'autres nous donnent une chance.

Q. Si vous vous rendiez à Brown's Bank, que vous héliez un vaisseau et qu'il vous prit à bord, vous en prendriez parfois la direction immédiatement ?—R. Oui, parfois.

Q. S'il survenait un accident avant d'arriver dans vos limites, vous croiriez-vous responsables ?—R. Oui, si j'avais la direction du vaisseau.

Q. Croyez-vous qu'il y ait suffisamment de moyens pour aider à la navigation, tels que phares et bouées, dans la baie ?—R. Oui, je crois qu'il y a raisonnablement de phares et de bouées sur tous les hauts-fonds du large.

Q. Vous connaissez tous les phares ?—R. Oui, assez bien.

Q. Connaissez-vous la signification des feux ?—R. Oui, la signification de tous.

Q. Vous arrive-t-il de sonder ?—R. Oh, oui.

Q. Et lorsque le temps est à la brume et que vous êtes un peu incertain de la position du vaisseau, vous prenez des sondages pour vous guider ?—R. Oui.

Q. Avez-vous toujours trouvé les capitaines disposés à prendre des sondages ?—R. Oui.

Q. Lorsque vous avez exprimé le désir de prendre des sondages, le capitaine l'a toujours fait ?—R. Oui.

Q. En temps de brume, appelez-vous le capitaine, où se tient-il sur le pont avec vous ?—R. Quelques fois nous appelons le capitaine, s'il est en bas. Si j'avais la direction du vaisseau et que le capitaine me dirait: Eh bien, pilote, je m'en vais me reposer, appelez-moi à telle heure, je le ferais; mais s'il ne le me disait pas je ne l'appellerais pas.

Q. Sur les steamers, appelleriez-vous le capitaine ?—R. Parfois je le ferais et parfois je ne le ferais pas,

Q. Sur certains steamers où vous vous êtes trouvé, les capitaines sont en bas ? R. Oui.

Q. S'il s'agissait d'une brume continuelle, est-ce que le capitaine resterait en bas et vous laisserait gouverner le vaisseau ?—R. Oui.

Q. Cela est arrivé ?—R. Oui.

Au capitaine Douglass :

Q. Quelle est la distance de la Pointe des Lépreux au Loup de l'Est, je prends la matière des examens ?—R. Je ne sache pas que dans cette enquête je doive être interrogé sur ce sujet. J'ai subi cet examen une fois.

Q. De la Pointe des Lépreux au Havre aux Castors, quelle est la distance ?—R. Ouest nord-ouest environ 11 à 12 milles.

Q. Quelle est la distance de la Pointe des Lépreux au Loup de l'Est ?—R. Par l'O. ½ S., environ 11 miles.

Au capitaine Smith :

Q. En pareil cas, vous fieriez-vous toujours à votre mémoire, ou consulteriez-vous la carte ?—R. Je consulterais la carte.

Q. Si vous deviez être interrogé sur ces matières, vous vous croyez parfaitement en état de passer l'examen ?—R. Je le crois. Il ne s'agit que des directions, des distances, des sondages et de la nature des feux.

Q. Vous connaissez tous les sondages, la hausse et la baisse d'eau ?—R. Oui.

Au capitaine Douglass :

Q. Il n'existe pas de station régulière de pilotes ?—R. Non.

Q. Pensez-vous que l'île des Eglantiers ou un point à cinq ou dix milles au large de ce lieu serait un bon endroit ?—R. Un étranger qui arrive ici désirerait avoir un lieu où il serait à peu près certain de trouver un pilote.

Q. Pensez-vous qu'une station au large de l'île des Eglantiers serait bien située ?—R. Oui, à certains temps de l'année. En hiver la vague est grosse à l'île des Eglantiers, et nos bateaux ne pourraient y mouiller, mais en été ce serait une excellente station.

Q. Que choisiriez-vous pour l'hiver ?—R. Un point un peu plus en amont dans la baie.

Au capitaine Smith :

Q. Au large de la Pointe des Lépreux ?—R. Oui, prenez la baie de la Pointe des Lépreux nord et nord-ouest et entre ce lieu et l'Anse de Sable. Il vous faudrait aller 15 milles au large du chenal du sud, une distance de 1½ à 2 et 3 milles embrasserait les deux chenaux, celui du nord et celui du sud.

Q. Si l'on abolissait le pilotage obligatoire, combien de pilotes suffiraient pour répondre aux besoins ?—R. Je ne pense pas qu'il y aurait de pilotes en pareil cas. Je ne pense pas qu'il y aurait d'emploi pour eux.

Q. Si de nouveaux hommes se présentaient, combien suffiraient pour les besoins ? —R. En été, lorsque les vaisseaux sont en grand nombre, tous les pilotes sont aujourd'hui mis en réquisition, je pense que huit ou dix suffiraient alors, si l'on abolissait le pilotage obligatoire, attendu qu'il y en aurait très peu d'employés.

Q. Dois-je comprendre que vous dites qu'en réalité il ne faut pas plus de huit ou dix pilotes pour le service du port de Saint-Jean ?—R. C'est-à-dire si le pilotage

obligatoire était aboli et que la chose fut entièrement remise aux capitaines des vaisseaux.

Q. Supposez que l'exemption s'étendrait aux vaisseaux de 300 tonneaux, combien alors faudrait-il de pilotes pour le service?—R. Environ quatre ou cinq.

Q. S'il vous en fallait neuf ou dix pour le service après l'abolition du système obligatoire, vous en requiérez assurément plus lorsque vous exemptez les navires de 300 tonneaux?—R. Il y a, voyez-vous, bon nombre de ces goélettes qui prennent des pilotes.

Q. Alors votre réponse précédente suffirait?—R. Oui, huit ou dix suffiraient.

A M. Schofield:

Q. Vous avez été fait pilote en 1870?—R. Oui, quatre ans avant la création de la commission.

Q. De qui se composait la commission qui vous a examiné?—R. Je crois qu'elle se composait du capitaine Quick, du capitaine de port, de deux pilotes, de deux échevins et du maire.

Q. Est-ce que le capitaine Quick était le seul marin expert de toute la commission?—R. Je le crois, je n'en suis pas sûr. M. Hatfield était alors capitaine de port.

Q. Etait-ce un marin expert?—R. Je n'en suis pas sûr.

Q. Y avait-il d'autres marins experts?—R Je ne sais pas. Je pense que le capitaine Quick était le seul. Je suis âgé de 45 ans.

Q. Dans les rapports trouvés à Ottawa vous portez votre âge à 42 ans?—R. Oui, j'ai environ 45 ans.

Q. Approuvez-vous le pilotage obligatoire?—R. Je l'approuve, parce que cela encourage les hommes à rester dans la baie à la recherche des vaisseaux.

Q. Cela vous rapporte plus d'argent?—R. Naturellement, s'il y a un certain taux, nous savons ce que nous allons avoir.

Q. Vous avez dit, je crois, que si le système obligatoire était aboli, les pilotes ne resteraient plus dans ce service?—R. Cela ne vaudrait pas la peine, attendu qu'ils ne gagneraient presque rien. Je ne pense pas que je pourrais trouver de l'emploi. Nous ne pourrions gréer nos bateaux et nous mettre à la recherche de vaisseaux qui ne nous emploieraient pas ou courir le risque de les avoir. Nous ne pouvons nous lancer sur la baie dans des coquilles. Il nous faut gréer de bons bateaux; tel que c'est aujourd'hui nous essuyons parfois des refus dans la baie, et quelquefois ils nous font courir après eux des heures durant, mais il leur faut payer le pilotage.

Q. Ceci s'applique-t-il à toute catégorie de vaisseaux?—R. A des vaisseaux de faible tonnage.

Q. Jusqu'à quel tonnage?—R. Les goélettes de 200 à 300 tonneaux sont tenues de payer le pilotage. Tous les vaisseaux à deux mâts ont l'habitude d'évader les pilotes, parfois aussi des bâtiments et des steamers.

Q. Alors les capitaines de ces vaisseaux ne semblent pas croire qu'ils ont besoin de vos services comme pilotes?—R. Si nous les hélons il leur faut payer, mais ils nous font courir après eux jusqu'à ce que nous les hélions. Les gros vaisseaux nous prennent à bord, mais une petite goélette ne le fait pas; même les grosses nous évitent généralement si elles le peuvent.

Au capitaine Smith:

Q. Nombre de ces capitaines vous voient, et vous les hélez et ils refusent de vous prendre?—R. Les petits vaisseaux, oui.

Q. De plus gros vaisseaux le font-ils?—R. Oh, non; règle générale les gros vaisseaux nous font courir après eux; nous leur donnons la chasse dans nos bateaux, et s'ils pouvaient se débarrasser de nous ils le feraient, c'est-à-dire dans le beau temps.

A M. Schofield:

Q. Lorsqu'ils peuvent vous voir ils essaient de vous éviter?—R. Oui, règle générale, mais j'ai vu, dans le beau temps, donner la chasse à des vaisseaux qui s'arrêtaient pour nous prendre lorsque la brume arrivait.

11*b*—8

Au capitaine Douglass:

Q. Dans le beau temps vous donnez après les vaisseaux et en temps de brume les vaisseaux donnent après vous?—R. Oui.

A M. Schofield:

Q. N'est-il pas vrai que les pilotes ne sont pas tenus d'aller dans la baie à la recherche des vaisseaux, à moins qu'ils le veuillent bien?—R. Oh, non; nous choisissons nos propres stations et allons où bon nous semble, et aussi loin que nous le voulons.

Q. Il n'y a pas de station de pilotage où quelqu'un de vos bateaux soit tenu de rester?—R. Non.

Q. Pensez-vous que ce serait une bonne idée d'avoir une station?—R. Non, je préférerais ne pas avoir de station.

Q. Dans l'intérêt de la vie des gens et des biens, pensez-vous qu'il y aurait avantage à avoir une station fixe où les capitaines sauraient avoir un pilote?—R. Oui, je le crois.

Q. Pensez-vous qu'il existe un bon endroit où l'on pourrait établir une station de ce genre?—R. L'île aux Eglantiers serait un bon endroit en été et la Pointe des Lépreux en hiver.

Q. Vous pensez que cela serait avantageux pour la navigation?—R. Oui, les capitaines sauraient où trouver un pilote.

Q. Relativement aux accidents qui arrivent pendant que vous êtes à bord, êtes-vous passibles d'une punition ou donnez-vous des cautions, où quelque chose de ce genre?—R. Non.

Q. Dans le cas où il s'en suivrait des avaries, vous n'avez rien à payer?—R. Oui, j'ai payé au bénéfice de vaisseaux.

Q. Les commissaires pourraient vous suspendre?—R. Oui.

Q. Et c'est tout ce qu'ils peuvent vous faire?—R. Non, j'ai payé pour des avaries faites à des vaisseaux.

Q. Etait ce là une chose volontaire?—R. Non, ce sont les commissaires qui m'ont fait payer.

Q. Avaient-ils le pouvoir de faire cela?—R. Je ne le crois pas; je sais que j'ai payé à même les honoraires que j'aurais touchés pour le pilotage de ce vaisseau en particulier.

Q. N'est-il pas vrai que d'après le tarif actuel les taux sont de 33 à 45 pour 100 plus considérables pour les steamers que pour les voiliers?—R. Oui, d'après ce que j'ai entendu dire; je ne m'en suis jamais enquis. Les taux que vous lisez sont exacts.

Q. Croyez-vous cela juste?—R. Je n'ai pas fait cette loi; je la crois juste.

Q. Prenez un steamer entrant dans la baie pour le port de Saint-Jean et prenez un voilier, lequel des deux se rendrait-il plus vite?—R. C'est selon le temps et le vent. J'ai parcouru cette baie plus vite dans un voilier que dans un steamer.

Q. Vent debout?—R. Plus vite dans un vapeur; et j'ai eu plus de difficulté dans un vapeur que dans un voilier. Naturellement vous viendrez plus vite par vapeur, règle générale.

Q. Vous accomplissez votre service plus vite avec un steamer?—R. Oui.

Q. Alors vous exigeriez moins d'un steamer, s'il vous était loisible de le faire?—Il y a une différence à piloter un vapeur, car il vous faut vous tenir sur la passerelle et être exposé au vent, tandis qu'à bord d'un voilier vous pouvez vous mettre à l'abri dans la cabine, et vous soustraire au mauvais temps.

Q. Croyez-vous que c'est un lieu convenable pour le pilote?—R. Oh, oui.

Q Est-ce que les steamers ne sont pas protégés par des toiles?—R. La passerelle offre un certain abri, mais si la nuit est mauvaise, dans une tempête de neige, il vous faut vous tenir hors de l'abri et regarder en avant. Je suis resté douze heures sur un steamer, à partir de l'île aux Phoques.

Q. Pourriez-vous donner d'autres raisons pour qu'on exige plus d'un steamer que d'un voilier?—R. Non, je n'en connais pas.

Q. Connaissez-vous un autre port où ce système existe?—R. Non; le tarif ici est basé sur le tirant d'eau. Je le baserais sur le tonnage, ce qui serait plus juste.

Nous sommes exposés à de lourdes dépenses lorsque nous allons dans la baie. Une fois, il m'en a coûté $26 pour retourner chez moi; j'ai été amené en pleine mer et débarqué à Liverpool, Nouvelle-Ecosse.

Q. Est-ce que les $26 ne vous étaient pas remis une fois revenu?—R. Non; à moins d'avoir été amené de l'autre côté.

Q. Combien de fois chose pareille vous est-elle arrivée?—R. Une fois en 25 ans. Il m'en coûte de $10 à $12 en moyenne pour revenir chez moi, une fois débarqué à terre dans la baie. Parfois je resterai sept ou huit jours avant de toucher terre. Parfois nous ne pouvons atterrir là où nous sommes débarqués, et parfois nous montons à bord des bateaux pêcheurs américains, et l'on nous débarque à Boston ou Gloucester, et il nous faut payer nos dépenses pour revenir. Je crois que le tarif actuel est à peu près juste.

Q. En 1885 et 1886 n'avez-vous pas accepté $75 et $80, alors que votre note était de $100 et $133?—R. Oui, relativement à la Ligne Furness, j'ai fait un arrangement avec vous et vous ai remis quelque argent.

Q. Pourquoi avez-vous fait une remise aussi forte?—R. C'est absolument à cause de vous que je dus la faire.

A M. Skinner :

Q. Expliquez toute l'affaire?—R. M. Schofield informa nos pilotes qu'il faisait venir les steamers ici et que M. Cline avait fait un marché pour une certaine somme; M. Miller, son commis, vint voir Leahy, moi-même et Thomas, et nous dit que si nous voulions faire une réduction nous aurions les steamers; M. Thomas et moi nous nous rendîmes auprès de M. Schofield et convînmes de $75 par bateau, le reliquat devant être remis à M. Schofield, et c'est ce qui fut fait.

A M. Schofield :

Q. Est-ce là votre explication?—R. Oui, et vous nous avez mis dans une impasse avec les commissaires. Nous avons convenu de le faire pour avoir les vaisseaux.

Q. Dans nombre de circonstances vous avez fait une remise de quarante pour cent pour avoir la besogne?—R. Oui.

Le témoin se retire.

CHARLES S. TAYLOR est interrogé:

Au capitaine Smith :

Je suis capitaine de port de Saint-Jean depuis environ 21 ans, et j'ai été pilote autrefois.

Q. N'aviez-vous pas un certificat de capitaine?—R. Non.

Q. Quelles sont vos fonctions?—R. Voir à ce que les vaisseaux soient convenablement amarrés et placés dans le port. Aucun vaisseau ne peut prendre un mouillage sans ma permission, et je puis le changer de place quand je le veux. Les vaisseaux dans le port sont sous mon contrôle. Il y a beaucoup de brume en été; les vents du sud et du sud-ouest et ceux du sud-est et du sud-ouest provoquent la brume; ceux du sud et du sud-ouest sont les pires. Je crois que le même vent amènerait de la brume sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse. Je n'ai pas tenu d'état de la brume. Je crois que M. Hutchinson le fait. J'ai vu la brume durer neuf jours sans que le temps s'éclaircisse.

A M. Skinner :

Q. Lorsque la brume commence on est exposé à l'avoir tout le temps. A certains moments vous êtes trois ou quatre jours sans rien voir, mais ce sont là des exceptions.

Q. Est-ce que, dans la baie de Fundy, les vents qui y règnent en été ne sont pas ceux du sud et du sud-ouest?—R. Oui, et ils amènent généralement la brume.

Au capitaine Douglass :

Q. Pensez-vous que vous pourriez piloter les steamers dans la baie de Fundy aussi bien que leurs propres pilotes ?—R. Je ne crois pas. Ils vont d'un cap à un autre et d'une bouée à une autre et d'un sifflet à un autre, et il faudrait me dresser à cela. Ils font marcher leurs vaisseaux à toutes les marées et à tous les temps, et ils inscrivent le tout sur un livre de loch régulier; on ne pourrait s'attendre à ce qu'un homme pourrait les conduire aussi bien que leurs propres pilotes, avec l'expérience de leur propre vaisseau. Les droits de port et le mouillage pour la Ligne Furness sont, je crois, de $550 à $600 par année. Je pense que la Ligne Internationale paye à titre de droits de quaiage, de port et de mouillage de $5,000 à $6,000; elle entretient son propre quai et construit ses entrepôts. Je pense qu'il y a très peu de différence entre les bateaux de l'Internationale et ceux de la Ligue Furness; ce sont, je crois, des vaisseaux de 1,100 à 1,200 tonneaux pour les deux lignes.

A M. Skinner :

Q. En juin, juillet et août, combien de temps un vaisseau pourrait-il naviguer dans la baie sans rencontrer de brume ?—R. C'est difficile à dire. Vous pouvez dire que vous aurez de la brume dans la baie la moitié du temps en juin, juillet et août. Autrefois, lorsque les vaisseaux américains venaient ici, il était rare qu'ils se missent en route sans télégraphier à un pilote de venir les chercher. Ils mandaient un pilote de Boston et de New-York, et payaient de $30 à $60 à titre de supplément pour les services d'un pilote. Autrefois, le port était plein de navires, même les steamers Allan, lorsqu'ils venaient ici de Portland, faisaient toujours venir un pilote les chercher à Portland pour les conduire ici. Les pilotes d'aujourd'hui gagnent à peine leur vie, et s'il n'y avait pas de pilotage obligatoire il leur faudrait abandonner leur état. Je ne pense pas qu'il y a une classe d'hommes plus intelligents que ces vieux capitaines américains, et puisqu'ils consentaient à payer de $30 à $40 pour faire venir un pilote à Portland ou Boston y chercher un navire, je ne pense qu'ils l'eussent fait à moins que ce ne fût nécessaire. Je ne pense pas qu'il y aurait assez de besogne pour six pilotes, si lepilotage était libre, car si le temps n'était pas clair la plupart des capitaines mettraient en panne et attendraient le beau temps, pour ensuite arriver et prendre un remorqueur qui les amènerait dans le port.

Q. Pour ce qui est des étrangers, les pilotes sont-ils nécessaires?—R. Un capitaine d'un vaisseau étranger venant du sud, s'enquit s'il pouvait avoir un pilote ici et on lui répondit oui. Il aurait pu avoir 75 cents de plus en allant à West Bay, mais lorsqu'il apprit qu'il n'y avait pas de pilote il dit qu'il prendrait 75 cents de moins et irait là où il pourrait avoir un pilote. Je ne connais pas le vaisseau, mais le capitaine me fit part de la chose lorsqu'il vint ici.

Q. Que vous enseigne votre expérience à l'égard de la nécessité dans laquelle se trouve un étranger de prendre un pilote ici ?—R. Je pense qu'il faut assurément prendre un pilote. Je ne pense pas qu'entre ici et la Nouvelle-Orléans il pourrait entrer dans un lieu pire que Saint-Jean. Je pense que sur dix steamers qui arriveraient ici sans pilote huit iraient à la côte. Quiconque n'a jamais entré dans la baie a toujours besoin d'un pilote.

Q. A moins qu'il y eut une rémunération suffisante vous ne pourriez maintenir le corps des pilotes ?—R. Non, ils ne garderaient pas leurs bateaux. Je pense que 20 à 25 pilotes suffiraient pour les besoins actuels. Autrefois il n'y en aurait pas eu assez de ce nombre.

Au capitaine Douglass :

Q. Si le pilotage obligatoire était aboli les capitaines de vaisseaux continueraient à prendre des pilotes ?—R. Je le croirais s'ils pouvaient en avoir, mais s'il n'y avait

pas de pilotes dans les environs je pense qu'un grand nombre de vaisseaux n'affréteraient pas pour ici. Un homme qui ne serait jamais venu ici aurait assurément besoin d'un pilote, et, à mon avis, la plupart en requerraient un de l'île aux Perdrix à venir ici. Je pense que le pilotage devrait être obligatoire dans l'intérêt du port.

A M. Schofield :

Q. Vous pensez que la moitié du temps il y a de la brume dans la baie?—R. J'ai dis que durant trois mois dans l'année la moitié du temps il y a de la brume. Je ne pense pas qu'un homme qui n'est jamais venu ici avant soit en état de conduire son vaisseau dans le port sans pilote. En temps clair je regretterais beaucoup de dire qu'un capitaine ne pût trouver son chemin jusqu'à l'île aux Perdrix, mais je ne pense pas qu'il peut conduire son vaisseau dans le port s'il n'est déjà venu ici.

A M. Schofield :

Neuf fois sur dix les étrangers, en temps de brume, mettent en panne à l'embouchure de la baie et attendent que le temps s'éclaircisse. Je crois qu'un homme ignorant les sondages serait exposé à se jeter à la côte durant la brume. La carte ne sert pas à grand'chose dans un temps de brume. Elle n'indique pas très exactement les différents courants. Parfois la brume s'élève un peu sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse.

Q. J'ai ici un état de 1865 à 1885 préparé par le préposé au sifflet d'alarme. (Il lit) Juillet, 7½ jours au mois, et août, 7½ jours au mois?—R. Je ne sais pas, il a peut-être raison pour les environs de l'île aux Perdrix. Il travaillait à faire de ce port-ci le port d'hiver lorsqu'il a écrit ce rapport. Je suis allé à Cardiff et à Bristol et il y a deux ou trois ports là.

Q. Y avez-vous trouvé des pilotes?—R. Oui, nous avons dû en prendre dans le temps; c'était il y a 44 ou 45 ans.

Q. Ne pensez-vous pas raisonnable de supposer qu'il y aurait abondance de pilotes ici s'il n'y avait pas de règle obligatoire?—R. Je ne le pense pas; ils peuvent à peine gagner leur vie maintenant. Depuis qu'un steamer espagnol a été jeté à la côte, les vaisseaux espagnols mandent toujours des pilotes lorsqu'ils peuvent en avoir.

Q. N'est-ce pas la règle générale que les capitaines de gros vaisseaux aiment à avoir des pilotes?—R. Oui, je le pense.

Q. Ne les prennent-ils pas à moins que leurs armateurs ne le leur défendent?—R. Je le crois. Règle générale, ici à Saint-Jean, s'ils peuvent éviter de payer le pilote ils ne le paient pas.

Q. Pensez-vous que la navigation de la baie de Fundy est dangereuse?—R. Elle n'est pas dangereuse dans le beau temps, si un homme connaît bien les différentes marées. Je ne pense pas qu'elle soit plus dangereuse qu'ailleurs.

Q. Je lirai un extrait d'une lettre de votre part en 1887.—(Il lit)—R. C'est encore mon avis.

A M. Skinner :

Q. Ceci a été écrit lorsqu'on voulait faire de ce port-ci le port d'hiver?—R. Oui.

Au capitaine Smith :

Q. Il s'agissait dans le temps d'amener de l'eau au moulin?—R. Oui.

A. M. Schofield :

Q. Quelle est la somme totale que vous avez perçue dans une année en qualité de capitaine de port?—R. Je refuse de répondre à cela, vu que la chose n'a rien à faire avec le pilotage. Je pense que le trésorier pourra vous en donner un état, vu que c'est à lui que je rends mes comptes.

A M. Gilbert :

Les navires américains qui mandaient des pilotes vinrent ici vers 1850 ou 1851, et continuèrent à y venir jusqu'après la guerre américaine. Il y en a eu relativement peu depuis 1867, depuis la confédération. Il y a eu une augmentation considérable dans le nombre des feux et des sifflets, et en conséquence le pilotage n'est pas aussi nécessaire aujourd'hui qu'autrefois. La plus grande difficulté est d'entrer dans le port de Saint-Jean. A la crue des eaux c'est plus dangereux.

Q. Les petits vaisseaux qui sont exempts prennent un remorqueur pour les conduire dans le port lorsqu'ils ont le vent debout, et il leur est impossible d'entrer sans cela.

Q. A l'aide d'un remorqueur commandé par un homme qui connaîtrait les courants, un vaisseau de moyenne grosseur aurait-il des difficultés à entrer sans le concours d'un pilote ?—R. Je ne le crois pas. Il y a une vapeur en hiver; cette vapeur n'est pas aussi dangereuse que la brume; il y a des tempêtes de neige.

Q. Pour la sûreté des vaisseaux, serait-il aussi nécessaire que les pilotes croisent à l'embouchure de la baie en hiver qu'en été ?—R. Ils ne pourraient croiser là en hiver, parce que leurs bateaux deviendraient un paquet de glace et couleraient à fond, et cela parfois en six heures de temps.

Q. Ne deviendraient-ils pas aussi bien pris de glace en amont de Grand-Manan qu'en aval ? —R. Non, la mer n'y est pas aussi grosse. Plus vous vous enfoncez dans la baie plus l'eau est facile; ceci est dû au vent. Ce que j'ai dit dans cette lettre est la vérité; je ne l'ai pas écrite dans le but de favoriser Halifax ou Saint-Jean.

Au capitaine Smith :

Q. Entendez-vous dire que vous croyez qu'un remorqueur peut remplacer un pilote ?—R. Pas présentement; mais M. Gilbert m'a demandé si un remorqueur puissant prenait un vaisseau sans pilote, si ce vaisseau pouvait aussi bien se rendre sans pilote qu'avec un, et j'ai dit oui; mais le capitaine du navire est tenu de connaître le port, et s'il ne le connaît, le capitaine du remorqueur devra le connaître. Le vaisseau suivrait le remorqueur.

Q. Le capitaine d'un remorqueur est en état d'entrer dans le port ou d'en sortir ? —R. Oui.

A M. Gilbert :

Certains de ces remorqueurs tirent de dix à onze pieds d'eau et d'autres de huit à dix pieds.

A M. Schofield :

Les capitaines de remorqueur connaissent tous bien le port.

Q. Ne pourraient-ils pas amener un vaisseau d'une grosseur ordinaire sans l'aide d'un pilote ?—R. Je pense qu'ils pourraient amener un vaisseau ordinaire. Le navire suivrait le remorqueur, et les capitaines des remorqueurs connaissent le chenal et ils pourraient arriver dans le port sans accident ; un accident pourrait cependant survenir et ils pourraient rompre leur câble; c'est pourquoi je crois qu'il est nécessaire de toujours avoir un pilote. Je crois qu'un capitaine de vaisseau, à moins d'avis contraire de l'armateur, prendra un pilote depuis l'île aux Perdrix jusqu'en aval de la baie lorsque la chose ne lui est pas défendue. Je pense que les capitaines des remorqueurs sont tout aussi en état de suivre le chenal que qui que ce soit à Saint-Jean, et si le vaisseau suit le remorqueur il n'y aura probablement pas de danger.

A M. Gilbert :

Il n'y a pas de remorqueur à Saint-Jean qui puisse remorquer un vaisseau dans le port dans le temps des crues, ni deux non plus. Les crues durent six ou sept semaines.

Q. Alors vous pourriez les remorquer avec une corde ?—R. Ce serait une grosse corde. Un homme a tout ce qu'il peut faire que de diriger son vaisseau,et le capitaine d'un remorqueur en aurait les mains pleines que de guider son remorqueur en temps de brume.

Q. Est-ce que le capitaine du remorqueur a les mêmes connaissances en matière de sondages ?—R. Je ne le pense pas. Il y a ici un ou deux capitaines qui peuvent aller n'importe où dans la baie aussi bien que les pilotes. Je ne pense pas qu'ils passent d'examen.

DANIEL L. HUTCHINSON est interrogé :

Au capitaine Smith :

Je suis attaché au service météorologique.

Q. Avez-vous, à votre bureau, un état des brumes dans la baie de Fundy ?—R. Pour Saint-Jean seulement, et cela que depuis l'incendie de l'hôtel de la douane. Vous pourriez avoir un état de Toronto ainsi que du Grand-Manan, de la Pointe des Lépreux, d'Halifax, de Liverpool et d'autres lieux. Mes archives ont brûlé.

Le capitaine HENRY SPEARS continue son témoignage :

A M. Schofield :

Q. Je fais allusion à l'article 4 de l'acte fédéral, relativement à vos dépenses pour revenir chez vous (Il lit) ?—R. Je ne puis l'obtenir du vaisseau.

Q. Y a-t-il d'autre raison pour qu'on exige 75 cents le pied des voiliers et 50 cents des steamers, soit à l'entrée ou à la sortie, pour la même distance ?—R. Les commissaires ont établi cette loi. Je n'en vois pas la raison. Si la chose m'était laissée j'exigerais le double, parce que je voudrais réaliser tout ce que je peux.

A M. Skinner :

Q. Si c'est obligatoire à la sortie, la règle devrait être la même à l'entrée ?—R. Oui. Il y a plus de danger à entrer à Saint-Jean que partout ailleurs dans la baie, attendu que le vent de terre, sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, chasse la brume sur une certaine distance, et il vous faut traverser la marée pour venir à Saint-Jean, tandis que pour remonter la baie vous suivez la marée. Je pense qu'on devrait rendre le pilotage obligatoire pour sortir de la baie et après que vous avez quitté l'île aux Perdrix. Je pense que le risque est à peu près le même pour sortir que pour entrer.

Q. Croyez-vous que les steamers de l'Internationale devraient payer le pilotage ?—R. Oui, tout comme les autres vaisseaux ; je pense que tous devraient le payer.

Q. Requièrent-ils les services des pilotes ?—R. Quelquefois. Le bateau américain a été une fois bien heureux d'avoir des pilotes de Saint-Jean à son bord, car ils ont sauvé de quatre à cinq cents passagers. Il y avait neuf de nos pilotes à bord revenant d'Eastford, et ils se trouvèrent en danger ; ils avaient un foc et le capitaine américain voulait faire monter ses hommes pour mettre la voile de misaine, mais ils ne voulaient pas s'aventurer sur le pont, et les neuf pilotes y allèrent et carguèrent la voile. Au moment le steamer se brisait et le fret était ballotté sur le pont, mais en agissant ainsi ils purent mettre le cap au vent. La mer était basse et grosse, ils ne pouvaient conduire le steamer au port, et le pilote américain demanda au pilote de Saint-Jean d'aller au gouvernail et de conduire le vaisseau dans un port; c'est ce qu'il fit et l'amena à

Pisarinco, le vent était ouest sud-ouest. Je pense que c'était le steamer *New-Brunswick*; il y resta jusqu'à mer haute puis ils le conduisirent à Saint-Jean.

M. Thomas produit les rapports demandés.

19 février 1895.

ROBERT H. FLEEMING est interrogé:

Au capitaine Smith:

Q. Quel vaisseau avez-vous sous vos soins?—R. Le *City of Monticello*, maintenant désarmé pour le radouber. J'ai un certificat de compétence pour le cabotage. Le steamer voyage ici depuis mars 1889. Il est en fer et a été construit sur le Delaware. Nous voyageons de Saint-Jean à Digby et Annapolis, et pas ailleurs.

Q. Avez-vous quelqu'un à bord qui occupe le poste de pilote?—R. Non, les officiers et le second remplissent les fonctions. Le second est porteur d'un certificat.

Q. Alors vous pilotez votre vaisseau à l'entrée ou à la sortie de Saint-Jean ou d'autres ports?—R. Oui.

Q. Avez-vous éprouvé des difficultés pour arriver à Saint-Jean?—R. Non.

Etes-vous d'avis que vous n'avez besoin de pilotes en aucun temps?—R. Je suis de cet avis.

Q. Vous connaissez les marées et les courants de la baie?—R. Oui, d'après une expérience pratique.

Q. Vous vous jugez parfaitement en état de vous rendre compte de la nature et de la force de la marée?—R. Oui.

Q. Croyez-vous que toute autre personne qui eut une semblable expérience serait en état de faire de même?—R. Oui.

Q. Avez-vous eu la direction d'un voilier?—R. Non.

Q. Dans le cours de votre expérience, avez-vous rencontré des marées extraordinaires en traversant à Digby?—R. Les marées sont fortes parfois.

Q. Et vous êtes préparé pour cela?—R. Oui, les marées violentes telles que les grandes marées font naturellement une différence.

Q. Avez-vous remarqué dans les marées une irrégularité que vous attribueriez à une influence extérieure?—R. Non, pas sur ma route. Les marées vont selon le vent jusqu'à un certain point, et elles en subissent l'influence.

Q. Vous n'avez pas d'expérience à l'égard de la partie d'aval de la baie?—R. Absolument aucune. Avant d'avoir le steamer où je me trouve actuellement, j'ai été à bord du *Secret* de l'*Empress* et du *Scud*.

Q. A combien d'années s'étend votre expérince?—R. A vingt et un ans. Pendant deux ans j'ai eu un pilote, mais depuis je n'ai pas jugé la chose nécessaire.

A M. Gilbert:

Q. Le pilotage est-il obligatoire à Digby et à Annapolis?—R. Non.

Q. Lorsque vous entrez ici, dans la brume, le sifflet vous guide?—R. Oui, il n'y a absolument aucune difficulté à arriver. Le sifflet d'alarme est un bon guide.

Q. Est-ce qu'une de ces barges ne pourrait pas arriver avec un remorqueur et sans pilote aussi bien que si elle avait à bord la moitié des pilotes du port?—R. Elle le pourrait parfois. Sans l'aide de ses voiles il lui serait impossible d'entrer sans un remorqueur. Le pilote serait utile si le remorqueur allait à la dérive. Il ne saurait ou jeter l'ancre. Elle pourrait s'en aller au danger ou en sortir.

Q. Peut-on diriger ces barges sans un remorqueur?—R. Non, elles n'ont pas assez de voiles.

Q. Comment le pilote pourrait-il guider le vaisseau si son câble était rompu et qu'il fut à la merci de la marée?—R. Vous m'avez demandé si les personnes préposées à la direction de ces barges étaient aussi compétentes que des pilotes.

A M. Schofield:

Q. Supposez que quelque chose arrive à votre steamer, n'a-t-il que sa machine ou a-t-il des voiles ?—R. Il a une certaine voilure. Je ne pourrais le gouverner dans toutes les circonstances avec les voiles.

Q. Pouvez-vous conduire votre steamer dans ce port ou l'en sortir avec les voiles qu'il a ?—R. Non.

Q. Supposez qu'en entrant dans le havre votre machine se brise, votre position serait-elle meilleure que celle du capitaine de barge ; il pourrait se trouver dans des difficultés et la même chose pourrait s'appliquer à vous ?—R. Je ne le pense pas. Je connaîtrais mieux le havre.

Q. S'il connaissait l'entrée du havre, ne serait-il pas en état de remplir toutes les fonctions en cas d'accident ?—R. Peut-être.

Q. Au début, lorsque vous naviguiez ici, vous couriez le risque d'amener votre vaisseau ?—R. L'on m'en tenait responsable. J'en avais seul la direction, et ils comptaient sur moi si sa machine manquait.

Q. Certain témoins ont déclaré ici que votre steamer devait payer le pilotage. Qu'en dites-vous ?—R. Je refuse de répondre.

Q. Croyez-vous nécessaire que vos steamers prennent des pilotes ?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Attendu que vous n'avez pas besoin de leurs services ?—R. Oui, c'est cela. Je parle à un point de vue personnel. Mon steamer tranporte du fret et des passagers. Je ne puis vous donner le nombre. Il pourrait transporter de trois à quatre cents passagers, mais nous n'en avons jamais eu autant. Parfois nous avons douze passagers et parfois nous en avons quatre-vingts à quatre-vingt-dix. Nous transportons des passagers et du fret l'hiver et l'été, et faisons de 175 à 180 voyages par année.

Q. Quel est le tirant d'eau de votre vaisseau ?—R. Sept pieds. Quelques fois il est arrêté deux mois en hiver.

Q. Rencontrez-vous beaucoup de brume entre Digby et ici ?—R. J'en rencontre assez. Parfois le temps est plus clair sur l'autre rive et parfois plus clair de ce côté-ci, mais la brume se trouve la plupart du temps de ce côté-ci, avec le vent surtout du sud à l'ouest-sud-ouest.

Q. Vous rencontrez plus de brume sur cette rive que sur la côte de la Nouvelle-Ecosse ?—R. Oui, mais nous avons fréquemment de la brume de l'autre côté.

Q. Avez-vous eu des accidents depuis que vous avez la direction de votre steamer ?—R. Oui, j'ai touché en amont de Black Point, j'ai touché le fond.

Q. Y en a-t-il eu d'autre ?—R. J'ai eu un accident à l'est du phare de Digby, et c'est tout ce que j'ai eu dans le cours de 21 ans.

Q. Supposez que vons ayez eu un pilote à ce moment, pensez-vous qu'il en aurait été différemment ?—R. Je ne le pense pas. J'avais un pilote, sur l'autre rive, dans le temps, pas un pilote de cabotage, mais un pilote engagé par la compagnie, lorsque je touchai à l'est du phare de Digby. Ce n'était pas un pilote de Saint-Jean, il était à bord lorsque nous avons été jetés à la côte, dans la brume. Il voyageait de Digby, depuis des années, dans une goélette, et il était censé de bien connaître la baie.

A M. McLean :

Q. Grâce à une expérience de 20 années vous avez fait une étude de l'entrée de ce port et des différents points dangereux ?—R. Oui.

Q. Quels sont les dangers qui s'offrent à un étranger qui arrive ici ?—R. Je suppose le haut-fond de l'île aux Perdrix, le rocher Américain, le récif Rond, et tous ces points sont marqués sur la carte. Les courants varient selon les saisons de l'année, les marées sont beaucoup plus fortes à l'époque des crues. Après avoir passé deux ans avec le pilote, j'ai pu me tirer d'affaire parfaitement. J'ai fait trois ou quatre voyages par semaine.

Q. D'après l'expérience que vous avez du havre et du port, croyez-vous qu'un étranger qui arrive ici avec un vaisseau puisse, sans danger, entrer dans le havre sans pilote ?—R. Je ne pense pas qu'il le puisse, je croirais qu'un pilote est nécessaire. Il ne pourrait en apprendre guère dans quatre ou cinq voyages.

Q. De combien un steamer serait-il plus gros que votre vaisseau ?—R. Certains steamers ne seraient pas beaucoup plus gros; plus un steamer est gros plus il est difficile de l'amener dans le port.

Au capitaine Smith :

Q. Est-ce que les points dangereux qu'un navigateur doit voir sont tous indiqués sur la carte ?—R. Oui, ils le sont. Ces marées extraordinaires arrivent lors des crues qui durent à compter du moment de la débâcle sur la rivière, vers le 20 avril, jusque vers le premier juin.

A. M. Schofield :

Q. N'y a-t-il pas un bon phare à l'île aux Perdrix ?—R. Oui, ainsi qu'un sifflet.
Q. Ces hauts-fonds ne sont-ils pas indiqués par des bouées ?—R. Il y en a d'indiquées, il y a deux bouées à l'entrée du chenal.
Q. Tous les havres de rivière sont-ils exposés aux crues ?—R. Je ne le pense pas. Je n'ai jamais calculé à combien s'élèverait mon pilotage s'il me fallait employer un pilote. M. Troop administre mon steamer. La balise indique le rocher Américain, et si vous passez à l'ouest du rocher vous évitez cette balise. Je crois que M. Troop est président de la commission des pilotes.

A M. Gilbert :

Le *Bridgewater* voyage actuellement. Mon lieutenant remplit les fonctions de pilote à bord. Le vaisseau n'a pas d'autre pilote que mon lieutenant; il y a un capitaine à bord. Le lieutenant est engagé comme pilote et il y a un second lieutenant. Il est dans la même position qu'un pilote des steamers américains. Il n'est pas un pilote lamaneur de la baie. Le capitaine du *Bridgewater* n'est pas venu ici souvent et a très peu d'expérience.
M. McLean lit la page 229 des instructions pour la marche. Tenteriez-vous de conduire un vaisseau ici, même avec quelques connaissances du havre, d'après ces instructions, sans pilote ?—R. Non, je ne pense pas que ce serait prudent; les marées sont une des principales raisons, la brume est la pire; les marées varient à mer haute et à mer basse.

Au capitaine Smith :

Q. Alors vous ne croyez pas que le capitaine du *Bridgewater* est en état de conduire son vaisseau à l'entrée ou à la sortie ?—R. Je ne voudrais pas dire cela.

A M. McLean :

Q. Si le vent était sud-ouest et fort, pourriez-vous entendre distinctement le sifflet de l'île aux Perdrix ?—R. Non, vous ne le pourriez pas quelquefois. Je me suis trouvé à un mille au large par un vent de sud-ouest et je ne pouvais l'entendre.

Au capitaine Smith :

Q. En temps de brume vous ne voudriez pas relever le sifflet sans sonder ?—R. Non.

A M. Gilbert :

Q. Ai-je compris que ces instructions pour la marche ne sont pas exactes ?—R. Non, je n'ai pas dit cela.

ROBERT CRUIKSHANK est interrogé :

A M. Schofield :

Q. Etes-vous un armateur de ce port ?—R. Non. Je suis appelé ici, je présume, en ma qualité de président de la commission des améliorations du havre, qui a publié cette brochure en 1887. Elle existe depuis huit ou neuf ans; c'est une commission de la chambre de commerce.

Q. Vous êtes aussi président du comité spécial de la chambre de commerce de Saint-Jean, nommé pour compiler les renseignements statistiques à l'égard de la baie de Fundy et du havre en 1887 ?—R. Oui.

Q. Qui étaient les autres commissaires ?—R. M. W. E. Vroom et M. Andrew Cushing. M. Cushing est un marchand de Saint-Jean. Nous avons compilé les renseignements qui se trouvent dans cette brochure.

Q. Le rapport aux pages 10 et 11 contient les conclusions de votre comité—il a été unanime ?—R. Oui.

Q. De la page 28 à la page 44 se trouvent un grand nombre de lettres de capitaines et de pilotes et du capitaine de ce port ?—R. Oui.

Q. Avez-vous reçu les originaux de ces lettres des messieurs nommés dans la brochure ?—R. Il est probable que j'ai personnellement reçu la totalité, ils sont venus en ma possession. Je les ai compris avec les copies imprimées dans cette brochure, et je crois ces copies exactes.

Q. Les autres raisons viennent des gardiens de phares et de sifflets de brume ? —R. Oui. Je les ai obtenues surtout par l'entremise de M. John H. Harding, l'agent du ministère de la marine.

M. McLean s'objecte aux lettres qui, dit-il, ont été écrites dans le but de faire valoir le port dans le temps, d'autant plus que ce ne sont pas les originaux, et on devrait faire entendre les auteurs.

A M. Schofield :

Q. Est-il possible de produire les originaux maintenant ?—R. Je ne puis dire. Je les ai cherchés et n'ai pu les trouver. Voilà huit ans que cette brochure a été publiée.

JOSEPH A. LIKELY est interrogé :

A M. Gilbert :

Q. Vous demeurez à Saint-Jean ?—R. Oui, je suis dans le commerce de houille et de bois. Je suis agent pour la Compagnie de Springhill et la Compagnie du chemin de fer de Cumberland. Je connais ces allèges. Elles sont montées de deux mâts à grues pour décharger le charbon ; il y a un houari. Je ne sais quelle est la surface de la voilure.

Q. Savez-vous quel est le tirant d'eau de ces barges une fois chargées ?—R. Environ 12 pieds.

Q. Quel est-il lorsqu'elles sont lèges ?—R. De 6 à $6\frac{1}{2}$ pieds.

Q. Pouvez-vous me dire quelle somme elles ont payée l'année dernière à titre de pilotage ?—R. $1,400 ; et en juillet et août nous ne sommes pas venus ici, nous sommes allés aux Etats-Unis. Je connais le remorqueur *Springhill* et tous les remorqueurs ici. C'est le remorqueur le plus puissant qu'il y ait dans le port. Je ne me rappelle pas la force de sa machine. On emploie ces barges à transporter de la houille

de Parrsboro' à Saint-Jean. Elles apportent du charbon de toutes sortes et une quantité considérable de houille dont une bonne partie se vend aux manufactures.

Q. L'importation de cette menue houille est un avantage pour les marchands?—R. Oui, c'est pourquoi nous avons construit les bateaux.

Q. Est-ce que les commissaires des pilotes ne vous obligent pas à payer?—R. Nous sommes forcés de payer, mais nous payons sous protêt. Nous n'admettons pas que nous sommes tenus de le faire ; mais avant que nous puissions avoir notre argent de la douane il nous faut payer. N'était-ce pour cette raison nons contesterions la chose, et il leur faudrait se servir de la loi pour faire cette perception. Je considère le pilotage obligatoire injuste lorsqu'il n'y a pas de services rendus. Avant les barges, la houille venait dans des goélettes, dont les neuf dixièmes étaient au-dessous de 125 tonneaux ; parfois il arrivait de temps à autre une goélette d'un fort tonnage; cela ne payait pas les grosses goélettes de transporter la houille ; c'est pour cela qu'on a construit des barges.

A M. McLean :

Q. Combien peut-il venir de petits vaisseaux ici durant l'année ?—R. Ces petits vaisseaux font peut-être de deux à trois cents voyages.

Q. Vous avez eu un bon nombre de gros vaisseaux de cinq, six ou sept cents tonneaux ?—R. Non ; il en vient peut-être un ou deux de deux ou trois cents tonneaux.

A M. Gilbert :

Q. Est-ce que ce pilotage rend la houille meilleur marché ou plus cher?—R. La houille serait assurément meilleur marché s'il ne nous fallait pas ajouter le pilotage. Saint-Andrews est plus loin. Nous avons exigé un peu plus là-bas, l'année dernière, vu que la distance est plus longue.

A M. McLean :

Notre houille est meilleure que la Joggins, ce qui a été établi. Je ne crois pas le pilotage nécessaire pour le port de Saint-Jean, mais je considère que c'est un outrage d'exiger des frais de pilotage lorsqu'on ne donne pas valable considération pour l'argent que versent les barges. Je n'ai rien à dire contre les pilotes. C'est un excellent corps d'hommes.

Q. S'ils n'exigeaient pas de pilotage des barges vous seriez avec eux, n'avez-vous pas dit cela ?—R- Non. Je ne me rappelle pas. J'ai protesté chaque fois que j'ai payé le pilotage. Je m'objecte à ce qu'on exige le pilotage obligatoire de tous nos vaisseaux de cabotage ; les barges ne sont pas les seules qui souffrent, les petits vaisseaux souffrent aussi. Les commissaires savent ce que je pense sur cette question.

Q. N'avez-vous pas dit aux commissaires que s'ils voulaient diminuer les frais de pilotage pour vos barges vous les appuieriez quant à tout le reste ?—R. Jamais.

A M Schofield :

Q. Il vous faut exiger davantage pour votre houille avec les frais de pilotage que vous ne le feriez sans ces frais ?—R. Certainement. Mes concurrents dans le commerce de houille sont tenus de payer le pilotage comme moi, et ils fixent leurs prix en Conséquence. La compagnie Joggins a de petites goélettes et elle ne paie pas de pilotage.

A M. McLean :

Q. Ne trouvez-vous pas que le transport par les barges au lieu de petits vaisseaux réalise une économie de moitié dans les prix du fret ?—R. Pas la moité. Je ne pense pas que nous fassions une grande économie ; le transport se fait à aussi bon marché par goélettes. Nous avons cru que nous obtiendrions les mêmes resultats que les barges aux Etats-Unis et au Canada, mais quelqu'un écrivit au ministre de la marine que nos barges étaient des goélettes et qu'elles pouvaient aller à la voile, ce qui n'est

pas vrai, et ils nous obligent de payer le pilotage. Nous avons réduit de 50 cents le tonneaux le prix de la houille à cause des barges. Je pense que tous les charbonniers de Caledonia paient le pilotage. Ils viennent en concurrence avec nous. Je ne pense pas qu'ils soient meilleur marché.

A M. Schofield:

Pour ce que j'en sais les barges à la remorque ne paient pas de pilotage dans d'autres ports; dans tous les autres ports, en tant que je puis dire, on n'exige pas de pilotage des barges à la remorque. Je m'en suis enquis.

A M. McLean:

Q. Toute la houile que vous expédiez à Montréal s'en va par chemin de fer?—R. Certainement. La *Dominion Coal Company* a, l'année dernière, expédié de la houille dans des barges à Montréal. C'est un nouveau système. Ces vaisseaux ne paient pas de pilotage pour se faire remorquer jusqu'à Québec. Je ne puis parler aussi précisément des charbonniers qui vont du Cap-Breton à Montréal. Ce transport s'accomplit par des steamers qui paient le pilotage.

Au capitaine Smith:

Q. Il n'y a pas d'analogie entre les barges qui viennent ici et les charbonniers qui transportent de la houille par le Saint-Laurent?—R. Absolument aucune. Ces charbonniers sont de véritables steamers qui vont à Montréal. Il y a trois petites barges qui vont à Halifax. Elles versent une petite somme à titre de pilotage; elles peuvent se diriger seules.

Martin L. Forbes est interrogé:

Au capitaine Smith:

Je commande le *Tynemouth Castle,* dont le tonnage net est de 1,172 tonneaux et le tonnage brut de 1,827 tonneaux. Nous avons deux officiers, le maître-d'équipage, quatre mécaniciens et neuf matelots, plus huit chauffeurs et quatre huileurs, environ quarante en tout. Nous naviguons entre ici et les Antilles; le steamer appartient à MM. Pickford et Black, d'Halifax. Nous venons directement des Bermudes à Saint-Jean, et en partant d'ici nous nous rendons à Halifax. Deux ou trois fois nous sommes partis d'ici pour les Antilles.

Q. Depuis combien de temps faites-vous le service entre ici et les Antilles?—R. A peu près trois ans en mars. Avant cela j'avais acquis de l'expérience à bord des steamers d'Yarmouth qui venaient ici. Je commandais le *Boston.*

Au capitaine Douglass:

Q. Depuis combien de temps naviguez-vous dans la baie de Fundy?—R. Depuis sept ou huit ans. Nous venons ici en automne et au printemps. Nous prenons un pilote lorsqu'ils viennent à bord dans les territoires du pilotage, en revenant des Antilles et aussi lorsque nous sortons du havre. Mon retour se fait des Antilles, et en conséquence je prends toujours un pilote, bien plus parce que la chose est obligatoire probablement. Avec l'expérience que j'ai, si le pilotage n'était pas obligatoire les propriétaires ne me permettraient pas de prendre un pilote. Lorsque je vins ici au début je prenais toujours un pilote, mais à bord des vapeurs de la *Yarmouth Steamship Company* nous avions un pilote dans l'équipage. J'ai acquis de l'expérience dans la baie de Fundy, et je considère qu'il est difficile d'y naviguer. Les marées sont fortes et les courants très incertains, et ils subissent considérablement

l'influence du vent. Je ne connais guère l'action du vent sur les courants. En me rendant de Boston à Yarmouth je me suis trouvé de huit à dix milles en dehors de mon chemin dans la baie, et en m'écartant ainsi il y avait un fort vent du sud-ouest au sud-est qui affectait le courant avant que j'en eus connaissance. Nous pourrions peut-être faire cinq ou six voyages en droite ligne sur le phare et *vice versa*. Ces irrégularités rendent la navigation dangéreuse.

Q. Un pilote connaîtrait-il mieux que vous l'action des vents?—R. Je vois pas comment il le pourrait, attendu que ce n'est pas une chose sur laquelle vous ne pouvez former une opinion.

Au capitaine Smith :

Nous avons un pilote de la région à bord du *Yarmouth*.

Q. A-t-il passé un examen?—R. Pas comme pilote.

Q. Je suppose qu'il en a fait plus l'objet d'une étude que le pilote ordinaire?—R. Oui, plus que les pilotes ordinaires, parce qu'ils y vont plus souvent. Nous le prenons à titre d'aide à tout faire.

Q. Il convient donc parfaitement à un officier de passer un examen de ce genre?—R. Après qu'il a acquis l'expérience et pour obtenir de l'emploi à bord d'un de ces steamers.

Q. Y a-t-il un examen spécial à cet égard?—R. Je ne le sais pas. Ils prennent les plus compétents qu'ils peuvent trouver. Nous nous reposons sur les connaissances de l'homme.

Q. Pouvez-vous prévoir les irrégularités de marées dont vous parlez?—R. Non.

Q. Vous êtes-vous parfois trouvé au nord et parfois au sud?—R. Oui, et il vous faut déterminer votre position par les sondages ou atterrir et prendre les plus grandes précautions. Nous sondons durant la brume.

Q. Avez-vous constaté que les sondages étaient un guide raisonnable?—R. Les sondages ne sont guère un guide raisonnable; ils peuvent considérablement dérouter le marin.

Q. Lorsque vous allez à Boston, prenez-vous toujours un pilote?—R. Nous ne prenons jamais de pilotes, mais nous faisons ce trajet à l'aide de notre pilote de la région. C'est à peu près semblable à la baie de Fundy, mais les marées un peu moindres. Le chenal n'est pas trop protégé en ce qui concerne les bouées. Notre littoral est bien éclairé et bien balisé. Naturellement, quiconque a eu l'expérience de ces sifflets sait qu'il ne peut compter sur eux en tout temps.

A M. Schofield :

Q. Vous prenez des pilotes dans cette baie à la sortie que jusqu'à l'île aux Perdrix?—R. C'est tout. C'est obligatoire jusqu'à l'île, mais je ne prends pas de pilotes plus loin. J'ai pris un pilote une fois lorsque le second était malade. Je l'ai pris là où l'on nous hèle en premier lieu.

Q. Etes-vous capable de naviguer seul dans la baie sans pilote?—R. La question de savoir si j'ai besoin d'aide ou nom, dépend beaucoup du temps. Je pense que je pourrais sans danger remonter la baie dans le beau temps sans pilote. En janvier dernier je suis venu ici sans pilote, et il neigeait assez fort, et je me rendis dans le port sans prendre de pilote. Après avoir voyagé ici trois ou quatre ans je me prendrais pour une tête creuse si je ne pouvais arriver en temps ordinaire sans pilote.

Q. Des témoins ont dit ici que l'on essayait d'évader les pilotes?—R. Il n'en a jamais été ainsi pour moi. J'ai toujours pris le premier pilote qui offrait ses services, et je suis même revenu sur mes pas pour prendre un pilote, lorsque après l'avoir dépassé j'eus aperçu son signal, la brume s'étant un peu dissipée. Le second me dit avoir entendu un coup de canon comme venant d'un vaisseau; je me rendis sur le pont et lorsque la brume fut dissipée je vis le pilote.

Au capitaine Smith :

Q. Serait-il avantageux d'avoir un poste de pilotes où vous pourriez en avoir un?—R. Cela se pourrait au large de l'île aux Eglantiers. Nul n'oserait s'aventurer dans

la baie en temps de brume sans faire de fréquents sondages, attendu que vous pourriez passer vingt fois l'île aux Eglantiers sans entendre le sifflet. Il y a autant de danger à naviguer dans la baie en aval qu'en amont de l'île aux Eglantiers. J'ai amené des pilotes jusqu'à la mer. Lorsque j'entendis le coup de canon dans la circonstance en question j'appre- nais pour la première fois que les pilotes se servaient de canons.

A M. Schofield :

Q. Serait-il bon que les capitaines et les seconds fussent admis pilotes?—R. Je voyageais entre Yarmouth et Halifax, et les armateurs demandèrent la permission de m'accorder un certificat, vu que je faisais le trajet toutes les semaines. Cela pourrait très bien faire, car dans les ports américains les capitaines de vaisseaux obtiennent des certificats après examen; un de mes amis a passé examen à New-York, je veux parler du capitaine Dole. Quant à Boston, je n'en connais rien; de même pour Philadelphie. Je ne crois pas qu'on ait à payer des droits de pilotage.

Q. Croyez-vous que ce serait une bonne chose dans ce port-ci?—R. Oui; pourvu qu'on le restreigne au pilotage de son propre vaisseau, et qu'il ne puisse pas offrir ses services comme pilote.

Au capitaine Smith :

Les hommes dont je parle sont pour le cabotage. La Ligne Internationale va le long de la côte.

A M. McLean :

Les pilotes de ce port sont, à mon avis, un bon corps d'hommes, et je les trouve assez habiles au service.

Q. Lorsque vous approchez de la baie, n'êtes-vous pas toujours très heureux de prendre un pilote?—R. Je le suis, lorsqu'il nous faut prendre un pilote, mais lorsque j'ai un pilote à bord je juge toujours nécessaire d'être là moi-même dans le mauvais temps, et je ne me croirais pas exempt de toute responsabilité parce que le pilote serait au poste.

Q. Vous êtes toujours heureux de consulter le pilote en remontant la baie en temps de brume?—R. Oui, c'est un secours pour moi.

Q. Le vent et les marées ont probablement plus d'effet sur un voilier que sur un steamer?—R. Oui, à Boston nous payons des droits de pilotage. Lorsque je suis venu ici sans pilote j'ai suivi le chenal. Je pense qu'un capitaine qui ne connaîtrait pas la baie de Fundy serait heureux d'avoir un pilote. J'ai un certificat pour les voiliers. Dans un port étranger, en un lieu difficile, j'aurais un pilote.

D'après les instructions maritimes?—R. C'est vrai, je partage cette manière de voir.

Q. Alors une personne qui ne comprend pas les marées devrait, à votre avis, avoir l'aide d'un pilote à l'entrée?—R. Oui.

A M. Gilbert :

Je dis que toute la baie à partir de l'île aux Phoques est dangereuse, et si vous jetez les yeux sur l'histoire des naufrages vous verrez que c'est vrai. Le guide le plus sûr est la sonde. Il n'y a pas de pilote ici qui oserait remonter cette baie en temps de brume sans se servir de la sonde.

Au capitaine Douglass :

Q. Où ont eu lieu le plus grand nombre de naufrages?—R. Je ne puis dire.

Au capitaine Smith :

C'est un de ces forts courants qui a fait dévier le *Moravian*.

A M. Schofield:

C'est au mois de juin dernier, je crois, que mon steamer est venu à l'abordage avec une goélette dans la baie ayant à bord le pilote Henry Spears.

M. Schofield dit ici que cet accident n'est pas mentionné dans le rapport. D'après la loi, mention en devrait être faite.

Le témoin—Je suis très peiné que cette affaire n'ait pas fait l'objet d'une enquête dans le temps, parce que le pilote n'était pas à blâmer et moi non plus.

M. McLean—Le pilote à fait rapport de l'affaire, qui sera expliquée en détail.

Au capitaine Smith :

La *Lizzie Dias* était la goélette.

Q. En supposant que vous preniez un pilote dans la baie, croyez-vous que la responsabilité de diriger le vaisseau retombe entièrement sur le pilote?—R. Je ne le croirais guère, à moins que je n'eus quitté le pont et l'eus chargé du navire.

Q. Règle générale, quitteriez-vous le pont si la brume survenait?—R. Cela dépendrait de la position de mon vaisseau et de la distance à parcourir, et de la somme de fatigue que j'éprouverais.

Q. Intervienderiez-vous dans le service du pilote?—R. Si je croyais qu'il mît le navire en péril je le ferais; j'arrêterais le navire et jetterais la sonde.

A M. McLean:

Il y aurait avantage à avoir un pilote si vous vouliez vous reposer. J'ai dû mettre en panne, sur la côte américaine, dans le but de me procurer un peu de repos

Au capitaine Smith :

Je ne connais qu'un seul port, celui d'Antigua, où le service du pilotage n'existe plus; il n'y a plus maintenant que très peu de pilotes qui croisent, mais je suppose qu'ils sont en nombre suffisant pour le travail à faire ; tout de même, ils sont loin d'être aussi nombreux qu'autrefois.

A M. Schofield:

Le commerce d'Antigua est très modique, une bonne partie se fait par steamers. Celui de Barbade est beaucoup plus considérable, et le pilotage n'y est pas obligatoire ; mais les navires prennent des pilotes dans le but de se choisir des mouillages. Le temps est beau, là.

A M. McLean:

Pour ce qui est des dangers et des difficultés d'accès, on ne peut comparer Barbade à la baie de Fundy et au port de Saint-Jean, parce que c'est une baie qui donne sur la mer.

Q. Croiriez-vous nécessaire d'avoir des pilotes officiels soumis à une discipline convenable?—R. Oui; un pilote médiocre est pis que pas de pilote. J'ai failli payer bien cher une fois pour cela.

Q. Faudrait donc dans ce cas qu'ils soient bien rémunérés?—R. Cette question nécessite guère de réponse,

Au capitaine Smith :

Q. Lorsque vous êtes venu dans la baie de Fundy, avez-vous toujours trouvé les pilotes attentifs à leurs devoirs?—R. Oui, à l'exception de deux ou trois circonstances. A ma connaissance, je sais qu'ils croisaient dans le but de rechercher des vaisseaux.

Le capitaine J. W. McNamara est interrogé:

A M. Gilbert :

Je suis capitaine de la barge n° 3, qui transporte de la houille de Parrsboro' à Saint-Jean. Je suis porteur d'un certificat de capitaine au long cours que j'ai obtenu en 1873; le tonnage de ma barge est de 431 tonneaux; notre tonnage est de 100 sur lest, et nous tirons 12 pieds d'eau. En été nous tirons 13 pieds, et lège la barge tire 6 pieds. Elle est construite en bois et en fer. Le remorqueur de la barge est le *Springhill*, qui tire 11 pieds avec son charbon et de 8 à 9 pieds lège. Nous avons une mâture. Il y a aussi des grues pour le déchargement du charbon, au nombre de deux, et elles s'élèvent à 60 pieds au-dessus du pont. La longueur du vaisseau est de 146 pieds. Nous avons trois petites voiles: 1 voile aurique; 2 voiles de foc, soit en tout 400 verges de voile. Nous n'avons pas de beaupré. Je suis allé à Saint-Andrews; nous y obtenons des certificats de pilote. Je n'ai jamais été capitaine d'une des barges ici, mais j'en ai été le second; je n'ai pas de certificat pour entrer là; j'ai un certificat pour Parrsboro'. J'ai passé un examen; le capitaine William Patterson m'a interrogé; ce n'est qu'un certificat d'un an, pour lequel j'ai versé $36, ce qui comprend tout. Il me faut le renouveler tous les ans et verser la même somme. Je ne sais ce qu'ils paient à Saint-Andrews. J'ai passé les Corporal Ledges, et il n'y a pas, que je connaisse, de danger particulier entre là et Saint-Jean. En général les pilotes me hèlent au large de l'île aux Perdrix.

Q. Serait-il possible à quelqu'un d'amener ces barges dans le port à l'aide des voiles qu'elles portent?—Pas avec un vent de terre, et à moins que la marée donna très fort sur le plein et qu'elle ne fut pas contre nous. Le remorqueur nous accoste généralement lorsque nous sommes rendus à la balise, mais pas avant. Ils raccourcissent généralement le câble de remorquage en arrivant à l'île, et alors la barge est entièrement à la charge du remorqueur. Ils nous prennent au point le plus rapproché du port, les pilotes viennent le plus souvent en canots, mais ils sont venus deux ou trois fois dans leurs bateaux.

Q. Etïez-vous à bord lorsque les remorqueurs conduisirent les barges à Boston ?—R. J'étais sur le remorqueur lorsque celui-ci conduisit trois barges de Parrsboro' à Boston en 73 heures.

Q. En venant de Parrsboro', prennent-ils ordinairement plus d'une barge ?—R. Pas en hiver, en été de deux à trois. Je ne prends jamais de pilote.

Q. Vous faut-il payer le pilotage pour les trois ?—R. Mon pilotage pour un vaisseau est de $27.

Au capitaine Smith :

Q. Si un pilote vient au large et qu'il hèle la première barge, puis la seconde et ensuite la troisième, il n'est payé que pour une seule ?—R. Il est payé pour les trois, plein prix. Toutes le refusent.

Au capitaine Douglass :

Q. S'il n'y avait qu'un pilote, est-ce que les deux autres barges ne s'en tireraient pas sans rien payer ?—R. Peut-être que oui, peut-être que non. Il serait ainsi s'il n'y avait qu'un pilote. Je ne sache pas que ces barges soient jamais venues à Saint-Jean sans payer le pilotage. L'on ne nous permet pas d'accepter un pilote, mais nous payons sous protêt. Nous les prenons souvent à bord. Je préfère les prendre à bord que de voir les pauvres diables retourner à la rame à terre.

A M. Gilbert :

Q. Les pilotes vous sont-ils plus utiles que la cinquième roue à une voiture ?—R. Non ils ne sont d'aucune utilité, ils ne peuvent être d'aucun service. Si le câble

du remorqueur se rompait, je ne pourrais rien faire moi-même. Je ne pourrais tenir le remorqueur. Les pilotes ne pourraient faire plus dans ce cas que les hommes à bord.

Au capitaine Douglass :

Q. Supposez qu'un accident arrive au remorqueur et que les trois barges aient à se tirer d'affaire seules, pensez-vous que vous pourriez diriger vos barges aussi bien qu'un pilote z—R. Oui. Je navigue dans cette baie depuis 1861 et je n'ai jamais touché que lorsque j'ai voulu, et je suis encore à avoir mon premier accident.

Q. Connaissez-vous le mouillage entre Black Point et le havre, et de là à ce point-ci ?—R. Oui. Ici le vaisseau devra s'en aller de ce côté (il indique du doigt). J'en connais assez pour choisir un bon mouillage et je ne permettrais pas à mon vaisseau d'aller loin à la dérive. Si je m'approchais près du rocher Américain, je serais en sûreté avec un vent du nord venant du plein, et si le vent venait du sud je pourrais mettre ces barges en sûreté avec la marée.

Q. Supposez que la marée commença à baisser et que le câble se brisât après avoir dépassé le rocher Américain, mais avant d'arriver à la balise, que feriez-vous ?—R. Tout cela serait selon le vent. Si je ne pouvais avoir un mouillage je prendrais le large, et si je ne pouvais aller au sud je me dirigerais à l'est.

Q. Entre ce port-ci et le lieu où ils vous rencontrent ordinairement, y a-t-il des difficultés à mouiller ?—R. Je ne pense pas qu'il y ait des difficultés une fois dépassé Black Point. J'ai mouillé là, mais c'est l'eau profonde. J'ai une bonne grosse ancre. Depuis le 15 mai 1893 je suis à bord des barges, et je suis parti et revenu presque toutes les semaines. Je n'ai pas eu d'accident, mais dans le port de la ville de Saint-Jean, ici, j'ai été jeté sur l'île de la Marine au mois de mai dernier. Mon remorqueur n'était pas le *Springhill*. Il y a cinq barges, et je n'ai jamais eu d'accident, à l'exception de ce dont j'ai parlé, et les autres quatre n'en ont pas eu.

A M. McLean :

Q. Combien de tonneaux de houille transportez-vous ?—R. De sept à huit cents tonneaux. L'année dernière j'ai voyagé durant deux ou trois mois aux Etats-Unis, et je ne puis vous dire combien de voyages j'ai faits ici. Nous faisons un voyage tous les quinze jours à peu près. En juin, juillet et août je n'ai fait aucun voyage ici. Je n'ai jamais calculé le nombre de tonneaux que je transporte par année. Un remorqueur tire 10 pieds d'eau, avec son charbon. Il n'y a pas que je sache de danger d'ici en amont de la baie. La partie d'amont de la baie est plus dangereuse que la partie d'aval. Une fois que j'ai pris position soit du chenal nord ou dans celui du sud, je me sens en sûreté.

Q. Lisant les instructions à la page 154 ?—R. J'approuve cela. Je ne connais pas les dangers qui sont au large, mais il y a assurément des dangers, et dans une bonne mesure ceci est exact. Ce n'est pas aussi dangerux que les hauts-fonds de Nantucket. Règle générale la marée se dirige vers la sortie du port, et je ne laisserais pas le remorqueur aller à la dérive ; si le câble se rompait je jetterais l'ancre. Je puis jeter l'ancre en deux secondes. J'ai deux ancres de 1,500 livres et 95 brasses de chaîne. Le cable est de $1\frac{1}{2}$ pouce.

Q. Vous avez dit que vous pouviez arriver au port si la barge se détachait ?—R. Oui, avec une bonne marée, mais c'est très rare. Avec un vent du sud je pourrais entrer au port à la voile.

Q. Alors ce que vous avez dit à M. Gilbert n'est pas exact ?—R. Voici : je pense qu'avec un vent ordinaire je resterais au large 25 ans avant de pouvoir l'amener au port, mais avec un vent favorable je le pourrais. Si j'étais pris là je jetterais l'ancre et attendrais le vent.

Au capitaine Douglass :

Q. Comment sont fermées vos écoutilles ?—R. Très bien. Elles dépassent le pont d'environ quatre pieds. Il y a de bons mouillages en grand nombre. Je pense que je puis faire aussi bien que n'importe quel pilote. Je ne jetterais pas l'ancre d'après un pilote.

A M. Schofield :

Je considère que West-Bay est un port plus difficile à atteindre que celui-ci.

Q. Pages 10 et 11 de la brochure—Pensez-vous que ce que je viens de vous lire soit exact?—R. Cette baie ne m'a jamais donné d'inquiétude. Je ne sais ce que d'autres pensent. Je considère que ce qui est dit relativement au fait que la baie est admirablement libre de danger est exact.

A M. Gilbert :

A mer très basse les recifs de Quaco sont presque à nu.

Q. Quel est l'autre danger?—R. Le Cap Fendu et après cela les barres.

Q. Pour conduire un vaisseau à West-Bay, quel est le point le plus dangereux?—R. Je dirai de l'île aux Eglantiers à Saint-Jean en temps de brume.

A M. McLean :

Q. Dois-je comprendre que les recifs de Quaco ne sortent de l'eau que de temps en temps?—R. A mer très basse, et parfois je crois qu'ils ne sortent pas de l'eau. Je ne pense pas qu'ils soient à nu tout le temps. A mer moyenne la chose peut se faire.

H. J. OLIVE est interrogé:

A M. Schofield :

Je suis armateur dans ce port et j'ai plus de vingt ans d'expérience dans ce commerce. Je connais jusqu'à un certain point le système de pilotage qui existe ici et j'ai l'habitude d'aller acquitter des comptes au bureau des pilotes. Le pilotage est obligatoire ici, à l'entrée à partir du lieu où un vaisseau a hélé et à la sortie jusqu'à l'île. Mes capitaines exercent leur propre jugement relativement aux pilotes. Nous ne leur donnons pas d'instructions.

Q. En remontant la baie, se dirigeant vers la mer, vos capitaines ont-ils l'habitude de prendre des pilotes en aval de l'île?—R. Je crois que dans une seule circonstance l'*Arbutus*, de 396 tonneaux, a pris un pilote. Le vaisseau était neuf et à son premier voyage.

Q. Quelle était la grosseur des vaisseaux dans lesquels vous avez été intéressé?—R. Des goélettes, des brigantins et des barges, vaisseaux de moins de 400 tonneaux principalement. J'ai perdu un vaisseau sur l'île aux Eglantiers, le *H. J. Olive*, il n'avait pas de pilote. Il venait de la Géorgie à Saint-Jean, et le capitaine et l'équipage avaient été malades de la fièvre, et je pense qu'un homme est mort dans le cours du voyage.

Q. Est-ce que cela a eu quelque chose à faire avec la perte du vaisseau?—R. Oui; je le pense, attendu que le capitaine ne pouvait guère faire son service. Il y avait de la brume, je crois. Le vaisseau s'est perdu dans le territoire du pilotage. J'ai compris qu'il n'avait pas été hélé.

Q. Approuvez-vous le pilotage obligatoire dans l'intérêt de votre commerce maritime?—R. Non; je ne pense pas que ce soit nécessaire ici.

Q. S'il n'y avait pas d'obligation en ce qui concerne le paiement, y aurait-il un grand nombre de pilotes pour le port?—R. Je le crois, la loi de l'offre et de la demande règlerait cela. Je suis en faveur d'un système.

Q. Approuvez-vous les recommandations que l'on a faites aux commissaires et qui se trouvent à la page 11 de la brochure?—R. Je pense qu'elles sont conformes à ma manière de voir, et qu'un système comme celui-là serait bon et qu'il suffirait pour le port.

Q. Avez-vous trouvé que les droits de pilotage étaient onéreux pour le commerce?—R. Autrefois, lorsque les vaisseaux faisaient de l'argent, nous les considérions

comme dépenses incidentes, mais maintenant que nous sommes obligés de faire naviguer des vaisseaux à des prix si bas, ce pilotage est onéreux. En 1876 il a été enregistré ici 805 vaisseaux, tandis que l'année dernière il n'y en a eu 488, avec un tonnage de 111,888 tonneaux, soit une baisse de 60 pour 100.

Q. Quelle a été la cause de cette réduction?—R. La baisse du fret et la concurrence des steamers, et certain règlement de la chambre de commerce.

Q. Quel était ici le fret du bois en 1876?—R. 70 schellings ou 72 schellings et 6 deniers. En 1873, le fret du bois était de 120 schellings et 122 schellings 6 deniers; et il est tombé à 40 schellings environ.

Q. Durant la même période, n'est-il pas vrai que les droits de pilotage ont augmenté de 50 pour 100?—R. Je le crois. Ils ont augmenté de $1 du pied à la sortie et de $1.50 dans les autres districts.

A M. McLean:

Mon avis est que le pilotage est un fardeau partout. En 1873 je frétai des vaisseaux à raison de $27.00 et l'autre jour j'en ai frété un pour $7.00. Je pense que la manière dont les droits sont répartis sur les vaisseaux dans ce port à un très mauvais effet.

A M. Schofield:

Les vaisseaux sont maintenant exempts jusqu'à 125 tonneaux, ce qui a entraîné les gens à construire des vaisseaux qui tombent sous le coup de l'exemption, attendu que le pilotage est basé sur le tirant d'eau et que les droits sont beaucoup plus onéreux pour les petits vaisseaux que pour les gros. Je ne me souviens pas quand la règle était à 80 tonneaax. Je pense que les vaisseaux de 125 tonneaux sont d'un maigre type, ils conviennent bien pour le commerce de cabotage, mais ils ne sont pas propres expédier au large en hiver; il s'en suit que la plupart ont été désarmés pour l'hiver.

Q. Etes-vous d'avis que les armateurs ont été amenés à construire un genre de vaisseaux qui, bien que convenables pour faire le cabotage, ne conviendraient pas pour le large?—R. Oui, le fait que cette catégorie de vaisseaux était exempte à entraîner les gens à les construire pour se soustraire au pilotage. Je crois que des vaisseaux plus gros vaudraient mieux, disons jusqu'à 200 tonneaux, pour le cabotage. Ils pourraient faire un autre commerce en hiver, mais ils seraient tenus de payer le pilotage maintenant. Je pense que tout pilotage devrait être basé sur le tonnage; tel que c'est maintenant, le système est plus onéreux pour les petits vaisseaux que pour les gros.

Au capitaine Smith:

Je laisserais l'accès du pilotage libre à tout capitaine compétent, à tous les marins compétents qui résident à Saint-Jean. Je n'en restreindrais pas le nombre. J'accorderais un certificat à quiconque se présenterait et passerait examen. Je pense qu'il y a ici un grand nombre d'hommes sans travail qui seraient heureux de gagner un peu d'argent s'ils ne pouvaient en gagner beaucoup. Ce système donnerait un grand nombre de pilotes aux vaisseaux.

Au capitaine Douglass:

Q. Combien faudrait-il, à votre avis, de pilotes pour le service du port, en admettant que l'exemption serait portée à 250 tonneaux?—R. Je pense qu'il n'y a dans le Nouveau-Brunswick que 16 vaisseaux de 200 à 300 tonneaux, conséquemment cela ne ferait que très peu de différence. Je ne pourrais dire combien suffiraient. Je n'ai jamais entendu formuler de plaintes contre les pilotes, je les crois assez compétents.

Au capitaine Smith :

Q. Avez-vous entendu ce qui s'est dit ici relativement à ceux qui croisent dans la baie ?—R. Oui.

Q. Pensez-vous qu'il serait bon d'avoir un poste fixe où l'on pourrait avoir des pilotes ?—R. La chose me semblerait bonne, parce que si vous ne pouvez avoir un pilote à l'embouchure de la baie vous n'en avez pas besoin en réalité. Je pense qu'il devrait y avoir une station.

A M. McLean :

Je n'ai pas d'expérience pratique de la mer.

Q. N'avez-vous jamais fait un voyage sur un cabotier entre ici et Boston ?—R. Non, je suis allé à moitié chemin dans la baie, pratiquement je ne connais rien des dangers. Tous les vaisseaux dans lesquels j'ai des intérêts naviguent présentement au large, jusqu'à 400 tonneaux.

Q. Quel est le tonnage du plus gros vaisseau dans lequel vous avez des intérêts ?—R. 396 tonneaux. Ils vont partout où je puis leur faire gagner de l'argent.

Q. Est-ce que les droits de pilotage que l'on exige ici ont la moindre participation à la diminution du commerce maritime ?—R. Je le croirais.

Q. N'est-il pas vrai que partout sur le continent le commerce maritime a diminué dans la même proportion qu'à Saint-Jean ?—R. Probablement.

Q. Comment alors pouvez-vous dire que la décadence ici est causée par le système de pilotage ?—R· Je n'ai pas dit entièrement, mais il a son effet. Les steamers ont augmenté ici, parce qu'ils vont partout dans le monde.

Q. Dans le port de Londres le commerce maritime a augmenté sous l'empire du système libre-échangiste d'Angleterre ?—R. C'est le changement des voiles à la vapeur.

Q. En France, qu'en dites-vous ?—R. La protection existe dans ce pays-là, le fret n'a pas payé depuis les derniers cinq ans.

Q. Est-ce que le nombre des petits vaisseaux maintenant dans le port n'est pas plus considérable qu'il l'était en 1876 ?—R. Plus considérable en nombre, oui, mais ce sont des vaisseaux d'une catégorie plus faible.

Q. Il y a eu ici moins de voiliers parce que les vaisseaux qui sont à la cueillette viennent ici et transportent le fret à beaucoup meilleur marché ?—R. Les vapeurs qui vont à la cueillette ont fait baisser le prix du fret par tout le monde. Si les steamers ne venaient pas nous n'aurions pas de vaisseaux.

Q. Préféreriez-vous voir des vaisseaux à voiles carrées transporter nos bois, plutôt que des steamers ?—R. Je préférerais voir la vapeur cesser complètement. Je n'ai aucune expérience en fait de steamers. Je crois qu'il devrait y avoir des pilotes à l'embouchure de la baie.

Q. Et naturellement que ce fussent des hommes compétents ?—R. Oui ; et des hommes qui ont subi des examens convenables et qui auraient quatre ou cinq ans d'expérience avant d'être admis pilotes. Il leur faudrait des bateaux. Un de ces bateaux devra coûter de trois à six mille dollars, et il faudra un équipage de trois à quatre hommes pour le monter.

Q. Et il s'en suit que les pilotes devraient être raisonnablement rémunérés pour leur permettre de vivre convenablement ?—R. Oui.

Q. Est-ce que $800 par année seraient trop peu ?—R. C'est beaucoup plus que ce que nous donnons à nos capitaines. Je n'ai rien à voir à leur rémunération. Je pense qu'un homme devrait avoir tout ce qu'il peut gagner.

Q. Croyez-vous que le gouvernement devrait lui-même se charger des pilotes et recevoir les droits ?—R. Non ; je n'exempterais rien.

Q. Vous pensez que tous les petits vaisseaux, y compris les barges à charbon et tous les steamers, devraient payer le pilotage ?—R. S'il n'y avait pas d'exemption les droits de pilotage pour chaque vaisseau ne dépasserait pas le tiers de ce qu'ils sont maintenant, et ils ne constitueraient pas un fardeau s'ils étaient basés sur le tonnage. Je n'exempterais les bateaux américains et ne ferais pas de distinction entre les diverses catégories, si le pilotage doit être obligatoire.

Q. D'après ce que vous dites il faudrait quelque contribution obligatoire pour qu'on puisse les rémunérer convenablement, et est-il possible qu'un système de pilotage du genre de celui dont vous avez parlé puisse se maintenir sans qu'il soit obligatoire?—R. C'est possible; il existe environ quatre-vingts ports où la chose est possible.

Q. Comment pourrait-on y arriver ici?—R. Comment un corps de capitaines compétents peut-il se maintenir? Le meilleur moyen serait de l'essayer. Nous ne nous servons d'un quai que lorsque nous en avons besoin. Je pense qu'il ne devrait pas exister de taxes municipales sur le commerce maritime.

A M. Schofield:

La grande objection que je trouve contre le pilotage obligatoire est la manière injuste par laquelle la taxe est prélevée, basée qu'elle est sur le tirant d'eau au lieu de l'être sur le tonnage, c'est-à-dire si le pilotage doit être obligatoire.

20 février 1895.

M. SCHOFIELD produit Thubren sur les droits de port et fait une citation.

M. McLEAN s'y objecte, tout en disant qu'il désirerait citer Hunter, sans cependant retirer son objection.

M. SCHFIELD dit qu'il ne s'objecte pas a aucune preuve, mais il désire que tout soit pris vaille que vaille.

LE CAPITAINE SMITH—La commission aimerait à savoir cet après-midi les noms et professions des autres témoins que l'une ou l'autre partie à l'intention de faire entendre.—Il lit une lettre du capitaine Patterson.

RICHARD CLINE est interrogé:

Au capitaine Smith :

Je suis un des pilotes lamaneurs de Saint-Juan et j'exerce cet état depuis environ quarante-six ans. J'aurai soixante-dix ans le 9 août.

Q. Etes-vous au nombre des pilotes qui sont tenus de passer un examen annuel d'après les règlements?—R. Oui, j'ai subi une fois l'examen des gouverneurs du port, le capitaine Reid, le capitaine Smith et le capitaine Quick.

Q. Avez-vous piloté des steamers aussi bien que des voiliers?—R. Oui, de même aussi des navires de guerre.

Q. Règle générale les navires de guerre prennent des pilotes?—R. Je suis monté à bord du *Northampton* à Halifax, il y a dix-huit ans, et je l'ai amené au Grand-Manan, à Digby et ici. Le pilotage s'élevait à $200, et ils ont versé $250 au bureau des pilotes. Règle générale les bâtiments de guerre prennent des pilotes.

Q. Quels sont les difficultés et les dangers qu'on rencontre en entrant dans la baie de Fundy?—R. Il y a le Lurcher, les hauts fonds de la Trinité et le Old-Proprietor, les récifs de Mer et les récifs du Nord-ouest au large de l'île aux Eglantiers.

Q. Les marées offrent-elles des difficultés?—R. Oh!, oui, les marées ne sont pas toutes dans le même sens. S'il s'agit de marées douces, notre course est plus régulière, mais les marées du printemps changent et les fortes marées prennent une direction différente, et les grandes marées une direction différente.

Q. Votre expérience de quarante-six ans vous a donné de bonnes connaissances de ces marées irrégulières?—R. Oui.

Q. A certaines époques de l'année ou à certaines saisons particulières y a-t-il des marées extraordinaires dans le havre à partir de l'île aux Perdrix?—R. Oh! oui, lorsque la glace sort de la rivière il y a une forte marée qui s'étend sur une distance d'environ quarante milles et que l'on appelle les crues. Elle se fait sentir à deux pouces au-dessous de l'autre eau, et rend la gouverne du vaisseau très difficile; cela arrive en avril et mai et dure jusqu'en juin. Cette marée s'étend jusqu'au Grand-Manan. Elle sort du havre et s'étend vers le Grand-Manan et les Loups, sans aller beaucoup au sud.

Q. Est-ce que le reflux en amont de la baie peut produire un effet quelconque sur cette marée?—R. Non. Il a produit un peu d'effet sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse, mais pas beaucoup. Les marées sont assez régulières sur la côte de la Nouvelle-Ecosse. Les marées dont nous parlons ne se font pas sentir sur la côte de la Nouvelle-Ecosse. Elles ne vont pas dans le chenal du sud.

Q. Quels sont à votre avis les vents qui amènent la brume dans la baie?—R. Les vents sud-sud-ouest sont ceux qui amènent le plus de brume, de même aussi les vents du sud-ouest.

Q. Vous êtes allé sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Est-ce que ce même vent du nord-ouest produit de la brume sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui, tout le long; elle s'abat là d'abord. Nombre de fois je suis allé à l'île aux Phoques alors que le temps était brumeux, et une fois là la brume se dispersait, d'autres fois c'était différent.

Q. Est-ce que la température de l'atmosphère l'affecte?—R. Il fait quelques fois assez froid au printemps lorsque la brume vient des Grands Bancs; la glace fond dans le *Gulf Stream* et les vents du sud nous apportent la brume. La glace de Terreneuve s'engage dans le havre au large du golfe, elle fond au printemps et fait de la brume; une certaine partie fond dans le golfe et vient à la côte. La brume vient avec les vents d'est, et les vents du sud la conduisent tout droit sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse; à mi-marée à peu près elle s'abat sur la côte, passant par tourbillons à certains endroits; elle entoure le rocher Américain, elle frappe le banc et elle s'élance vers l'est à certains moments, ou bien encore elle s'étend dans l'autre direction. A l'époque des crues elle dépasse le banc un peu en amont de la balise, et dès que la balise marque la mi-marée la brume frappe le banc, inclinant davantage vers l'est, puis un point ou deux vers le sud-est.

Q. Lorsque vous arrivez du côté de l'île aux Perdrix, vous n'éprouvez pas de difficultés au début, mais la route est libre ici (il indique du doigt)?—R. S'il fait beau nous n'en avons pas, mais s'il y a de la brume il faut exercer notre jugement. Je puis amener un vaisseau à son mouillage sans le secours de la sonde du moment que je puis voir la moindre chose. Je puis dire d'un coup d'œil où se trouve le vaisseau à peu près exactement.

Q. Vous avez beaucoup croisé dans la baie?—R. Oui, et dans des voiliers autrefois.

Avez-vous eu l'occasion de faire des sondages?—R. Oui.

Q. Les sondages s'accordent-ils assez bien avec la carte?—R. Oui; j'ai été environ 55 ans pilote; je n'ai jamais eu raison de me plaindre et je ne me suis jamais plaint aux commissaires. Toute la difficulté se trouve dans le fait que vous pourriez sonder dans l'espoir de trouver telle profondeur et réussir; ou bien vous pourriez jeter la sonde un peu trop vite encore et tomber dans un trou, et l'on dirait alors que la carte est erronée, mais vous devez tenir compte du flux et reflux de la marée.

Q. Est-ce que l'aide que reçoit la navigation sous forme de phares, de bouées et de balises est suffisante?—R. Oui; nous avons environ 16 sifflets dans la baie de Fundy.

Q. On les a améliorés de temps à autre?—R. Oui.

Q. Avez-vous autre chose à suggérer à leur égard?—R. Non; je crois qu'il devrait y avoir un phare au Cap Sable, île aux Phoques, et qu'en mettant un autre phare sur le Blond-Rock vous aurez des feux d'alignement. Je crois qu'il est nécessaire d'avoir un autre phare sur l'île aux Phoques, car j'ai souvent pris la lumière d'un bateau-pêcheur pour le phare de l'île aux Phoques, mais si deux feux surgissaient tout à coup ensemble, vous seriez immédiatement fixé. Ces feux devraient diriger directement sur le Blond-Rock.

Q. Croyez-vous qu'il serait utile d'avoir un signal quelconque sur le Old-Proprietor ou près de là?—R. Il s'y trouve déjà, et je ne sais ce que vous pourriez y mettre. Il y a un phare à sept milles de là.

Q. Croyez-vous qu'une bouée pneumatique serait utile là?—R. Je ne le crois pas, la glace les congèle à Halifax et vous ne pouvez les entendre.

Q. Croyez-vous qu'il serai utile d'avoir un poste de pilotes quelque part dans la baie?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. On a dit que l'île aux Eglantiers serait un lieu convenable?—R. Vous ne pourriez y mouiller en hiver, attendu que les vents soufflent du nord et que nous ne pourrions sortir; nous ne pourrions être d'aucune utilité aux vaisseaux. En été la chose pourrait se faire. Tel que c'est maintenant, nous nous faisons concurrence; nous sommes propriétaires de nos propres vaisseaux et nous essayons à nous devancer les uns les autres, et le succès appartient à celui qui exerce le plus de surveillance. Si vous voulez qu'un homme apprenne, mettez-le en présence de la concurrence. Gardez-les dans l'état où ils sont. Nous construisons des bateaux qui font honneur au port, et je pense qu'il vaut mieux les maintenir tels qu'ils sont. J'ai beaucoup voyagé à Halifax, et je leur dis: pourquoi ne sortez-vous pas, et ils répondent: nous n'avons pas d'encouragement, nous ne sommes pas rémunérés. Ils ne sortent pas, ils devraient avoir de la concurrence. Une fois entré à Chebouctou-Head vous êtes dans le havre, mais un étranger a besoin d'un pilote à l'extérieur, et j'ai dépassé des vaisseaux avec pavillon au beaupré à huit ou dix milles, et pas de pilote. Ce sont de bons hommes, mais ils ne sont pas assez rémunérés et ils ne vont pas au delà de Chebouctou-Head. Il y a là trois bateaux-pilotes, mais les hommes ne vont pas au delà du phare. Nous allons à 130 milles au large dans nos bateaux.

Au capitaine Douglass:

Q. Nous désirons savoir si, dans le cas où il y aurait un poste, les pilotes qui vont au large ne profiteraient pas de ce poste, et s'ils ne seraient pas toujours capables de quitter leurs bateaux?—R. Nous amenons une petite embarcation avec nous, et si nous ne pouvons mettre pied à terre à l'île aux Eglantiers ou ailleurs, nous montons à bord d'un steamer, d'une goélette, ou à bord d'un autre bateau-pilote. Je n'ai jamais eu de difficulté, et j'ai à maintes reprises conduit de nouveaux vaisseaux à la sortie. C'est moi, je crois, qui ai obtenu le premier pilotage dans la baie. Le plus tôt j'aurai parcouru les 70 milles le plus tôt je toucherai mon argent, et le plus tôt le vaisseau repartira; et le plus loin où j'ai été est aux Grands-Bancs, et j'en suis revenu sans difficulté, et sans qu'il m'en coutât bien cher non plus. Tel que c'est maintenant, nous avons de bons bateaux; le mien m'a coûté $4,000, et l'autre $5,000 ou $6,000; et quel encouragement aurais-je s'il y avait un vaisseau à huit ou dix milles d'ici et qu'une fois rendu à côté de lui il me dit: je n'ai pas besoin de vous, et que peut-être il ne me lança pas même un câble; mais si le pilotage était obligatoire je serais certain du vaisseau, et cela m'encouragerait de retourner encore, tandis que s'il ne l'était pas personne ne le ferait.

Q. Vous croyez que le système actuel est bon?—R. Je le crois. Nous n'avons rien à voir à la tarification du pilotage. Les commissaires font cela. Je ne pense pas que nous pourrions faire mieux. Les commissaires m'ont fait un peu de misère au début, mais je ne pouvais, je suppose, mener toute la commission, et je dus céder; aujourd'hui je suis satisfait.

Q. Considérez-vous la baie de Fundy très sûre?—R. Je la croirais assez sûre si vous avez les yeux ouverts et que vous la connaissiez. Il y a les hauts-fonds et la brume; ces hauts-fonds sont à 25 milles de l'île aux Eglantiers; puis il y a les hauts-fonds de la Trinité, et le Old-Proprietor; vous pourriez peut-être jeter la sonde et la minute après vous y êtes. (Il indique.)

Q. Pensez-vous qu'il soit absolument nécessaire pour un capitaine de vaisseau, porteur d'un certificat de compétence, d'entrer dans la baie de Fundy sans pilote?—R. Mon Dieu! un homme qui a ses cartes s'en tirera de son mieux.

Q. Pensez-vous qu'un capitaine ordinaire est en état de naviguer dans la baie de Fundy?—R. J'en ai vu de très bons qui pouvaient le faire et d'autres qui ne le pouvaient pas.

Q. Un capitaine ordinaire ne le pourrait pas, tandis que certains capitaines le pourraient ?—R. Oui, c'est cela; et je suppose qu'il en est de même à l'égard de certains pilotes, quelques-uns ont un peu plus de sang froid que d'autres, mais l'un est aussi bon que l'autre. J'ai piloté environ 200 steamers.

Q. Y a-t-il en particulier quelque raison pour que les steamers paient plus de pilotage que les voiliers?—R. Ils prennent, semble-t-il, plus de chargement et en emportent davantage.

Q. Avez-vous plus de difficulté à gouverner un steamer qu'un voilier?—R. Pas que je sache. Je puis le piloter un peu plus vite.

Q. Pourquoi exige-t-on plus de pilotage des steamers que des voiliers ?—R. Ils pensent, je suppose, que ces gros vaisseaux espagnols—ils croyaient, je suppose, qu'ils emportaient le chargement de deux ou trois voiliers.

Q. Le prix qu'on exige d'eux est en raison de leurs recettes et non en raison des difficultés de la navigation ou du temps du pilote ?—R. C'est la seule raison que je connaisse; mais ils transportent davantage et doivent payer davantage.

Au capitaine Smith :

Q. Relativement à la gouverne des stermers de la ligne Cunard, avez-vous eu des difficultés à l'égard des directions dans la baie?—R. Oui; l'autre jour je me trouvais à bord du *Madura* à la sortie; le capitaine, après avoir passé le chenal de l'ouest, crut qu'il n'était pas prudent de continuer, nous étions en avant d'une heure, et il dit: de quel côté allons-nons aller; dirigez-vous vers l'île aux Eglantiers, que je réponds, par le sud-ouest-sud ou demi-sud, et la première chose que je vis fut le Grand-Manan; vers Gulf-Cove, il me dit: est-ce le Grand-Manan, et je répondis oui, et nous nous dirigeâmes au sud. Il prit lui-même la direction et je lui dis que nous devrions prendre la direction magnétique. Cette direction devait nous mener à environ 5 milles au large du phare de l'île aux Eglantiers, la brume se dispersa alors et je vis que le vaisseau se dirigeait sur la Pointe aux Lépreux, et il était au nord. Lorsque nous arrivâmes au Grand-Manan nous étions 7 milles en dehors de notre chemin, et je dis qu'il devait y avoir quelque chose.

Q. Avez-vous attribué cela à la marée?—R. Non, de sorte que nous avons maintenu le vaisseau au large de l'île aux Eglantiers, et après un certain temps je dis: nous allons passer par la Petite et nous passsâmes.

Q. Avez-vous dû souvent dévier de la direction?—R. Oui, souvent. Peut-être qu'aujourd'kui vous ne pouvez prendre une direction droite en passant par Petite lorsque vous le pourriez quinze jours plus tard. Certains steamers diffèrent et vont peut-être s'écarter de trois ou quatre milles.

Q. Vous ne pouvez suivre la même direction à chaque voyage et prendre le même point à terre ?—R. Non, vous ne le pouvez pas. Cela est dû au changement du vent et de la marée. Je dis au capitaine que je veux prendre une direction magnétique. Souvent nous sortirons d'Halifax par une direction nord et sud. La seule chose à faire en temps de brume est de sonder et ne pas sortir de 45 brasses. C'est selon l'intensité de la brume; parfois à un quart de mille vous ne pouvez entendre le sifflet de l'île aux Perdrix.

Q. Vous consultez toujours le capitaine ou l'officier de service quant au changement de direction?—R. Oui. Je n'ose le faire sans cela. Je leur dis que je veux prendre telle direction.

Q. Vous n'avez pas étudié la déviation?—R. Je puis en parler un peu, mais pas beaucoup. Je sais que si un vaisseau subit un choc cela change sa boussole.

Q. Les navires ordinaires en fer doivent prendre des directions différentes dans le chenal ?—R. Oui, les voiliers, il y a très peu de différence. Si le fer s'approche de la boussole, il l'attire, et parfois vous ne pouvez maintenir la boussole tranquille.

Q. Vous avez remarqué qu'abord des vaisseaux il n'y a pas deux boussoles pareilles?—R. Non, il y a un demi-point ou plus de différence. Le vaisseau qui est venu à New-York et qui a donné sur les récifs, j'ai vu que la boussole était dérangée et j'ai vu que c'était parce que le vaisseau était si léger et qu'il était ébranlé que la boussole sursautait.

Q. Vous prenez des directions en travers et vous appliquez à cela la déviation?—R. Oui.

Q. Vous ne pourriez autrement obtenir la position exacte?—R. Non. En temps de brume il faut être bien au courant de ces choses.

Q. Règle générale, une fois dans la baie les capitaines restent à vos côtés sur le pont et vous aident à gouverner?—R. Ils ne peuvent peut-être pas résister sur le pont aussi bien que moi. Ils descendent de temps à autre. Je ne descends jamais du moment que je quitte ici jusqu'à mon arrivée à Halifax, sauf pour aller prendre mes repas. J'en apprends tout le temps et je tiens à être sur le pont.

Q. Vous m'avez remis une lettre hier?—R. Oui, c'est une lettre du capitaine du *Madura*. Il l'a écrite durant le voyage. Il m'a dit: je ne suis pas satisfait du témoignage que j'ai donné là-bas, vu que j'étais pressé, voudriez-vous porter une lettre pour moi, et je lui dis que oui, et il écrivit et me dit: je vais vous en donner une autre, et il les a écrites et je les ai apportées, et je suis pret à jurer que ce sont elles. Voici la lettre. Il me l'a lue.

Au capitaine Douglass :

Q. Croyez-vous que le pilotage obligatoire soit absolument nécessaire ici pour la sûreté des vaisseaux et la bonne renommée du port?—R. Sans cela nous ne pourrions maintenir de bateaux, et il n'y aurait pas de pilotes. Je ne le ferais pas quant à moi, parce que j'ai mis quatre ou cinq mille dollars dans le mien; j'ai fait beaucoup d'argent et j'en ai perdu beaucoup; j'ai versé beaucoup d'argent dans cette ville; j'ai toujours eu de bons bateaux et j'ai toujours été prêt à les maintenir en bon état, et je pense que le système que nous avons maintenant est bon.

Q. Si le pilotage obligatoire était aboli vous ne resteriez pas pilote?—R. Non, je ne le voudrais pas. Nous aurions tous à quitter la ville pour aller vivre le long du littoral, et tels que nous sommes, nous constituons un bon revenu pour la ville.

Q. En supposant qu'on donnât plus d'ampleur à la règle, que l'on exemptât les vaisseaux de 300 tonneaux et que l'on rendît obligatoire le pilotage des autres vaisseaux, combien alors faudrait-il de pilotes pour la besogne?—R. Parfois il nous faut tout ce que nous avons et peut-être plus. Nous ne pouvons faire un pilote en deux jours. Je ne pense pas qu'il y en ait trop.

Q. Vous ne pensez pas que l'exemption amoindrirait la nécessité d'avoir des pilotes?—R. Non. J'en ai un avec moi depuis cinq ou six ans. Il a passé quatre ans avec moi avant de tomber sous la régie des commissaires, et j'ai essayé alors de lui obtenir son certificat, mais ils refusèrent disant qu'il lui fallait faire son temps; de sorte qu'il lui faut faire une autre année après avoir été si longtemps avec moi.

Q. Tout de même il y a encore des aspirants?—R. Oui, trois ou quatre après deux ou trois ans.

Q. Que gagne en moyenne un pilote?—R. Les uns gagnent plus que d'autres; les recettes moyennes, certaines années, seraient de huit à neuf cents dollars, un peu plus, un peu moins, mais il lui faut maintenir ses bateaux, et pour cela nous ne coûtons rien à la ville. Lorsque nous sommes tombés sous le coup de la loi fédérale, nous avons tous convenu de payer cinq dollars pour nos commissions et de verser cette somme dans le fonds des pilotes, plus tant pour cent pour le certificat, et tous les pilotages contestés tombent dans le fonds commun, vu que nous avons cru mieux d'avoir un fonds sur lequel on pouvait compter.

Au capitaine Smith :

Q. Croiriez-vous bon d'accorder des certificats de pilote aux capitaines de vaisseaux après examen?—R. Non; ils pourraient porter préjudice à la baie, mais je ne pense pas qu'ils auraient une connaissance suffisante du havre sans avoir fait un bon apprentissage pendant leur jeunesse.

Q. Leur accorderiez-vous un certificat s'ils pouvaient passer un examen pour jusqu'à l'île aux Perdrix?—R. Je suppose que oui, de cette façon; ceci est en dehors de nous, hors des limites.

Q. Croyez-vous avantageux pour les ports d'accorder des certificats aux capitaines après examen ; pensez-vous qu'il ne serait pas convenable de le faire ?—R. Oui, parce que la chose ne se fait pas à Halifax et dans d'autres ports au Canada.

Q. Les pilotes ne subissent pas l'épreuve des couleurs ?—R. Non, je ne pense pas que la chose doive se faire, tant qu'ils ont la vue ; et si leur vue est mauvaise, ils ne tiennent pas à se perdre et à perdre le vaisseau en même temps.

Q. Vous savez que tous les capitaines et les seconds ont à subir cette épreuve? R. Oui.

Q. Pourquoi devrait-il y avoir une différence pour le pilote ?—R. Le pilote se dénoncera lui-même bientôt, et s'il est à bord, les gens du vaisseau le sauront. Je ne crois pas nécessaire de faire subir l'épreuve des couleurs aux pilotes qui ont voyagé sans phares et sans sifflet dans la baie. Lorsque je commençai à voyager nous n'avions qu'un petit feu de côté.

A. M. Skinner :

Q. Voulez-vous dire que tous les pilotes ont bonne vue ?—R. Oui.

Q. Vous connaissez le maniement d'un voilier ?—R. Oui.

Q. Aussi bien que le capitaine ?—R. Oui, je pense que je pourrais le conduire en dehors de ce havre sans remorqueur. Les remorqueurs sont une excellente chose, mais dans mon temps nous n'avions pas de remorqueur et nous les conduissions à la mer, et les pilotes avaient une bonne renommée. Lorsque vous suivez une direction droite au nord-ouest de l'île aux Eglantiers, vous arrivez tout près de Old-Proprietor. J'ai entendu des gens dire qu'ils allaient eux-mêmes sortir du chenal du sud, mais supposez qu'il soit pris de glace et que le second ne surveille pas le vaisseau et que le vaisseau fasse un détour, la première chose qu'il apprend c'est qu'il est à la côte. L'homme au gouvernail ne se soucie guère, tous ses efforts consistent à se réchauffer.

Q. Vous suivez deux directions avec un steamer ?—R. Oui.

Q. En temps de brume connaîtriez-vous mieux que le capitaine la position du vaisseau ?—R. Je connais les courants un peu mieux et nous travaillons ensemble le capitaine et moi. Je serais son conseiller.

Q. Mais vous n'ignoreriez pas ses connaissances ?—R. Non,comme nous aurions travaillés ensemble d'Halifax au quai, et cela dans la brume, nous travaillerions ensemble jusqu'à notre arrivée ici.

Q. Si vous lui suggéreriez de faire des sondages, vous considérez qu'il devrait le faire ?—R. Oui.

Q. Vous n'avez pas de meilleurs moyens que lui à vous rendre compte de la position du vaisseau ?—R. Non ; une fois la brume arrivée il nous faut prendre la carte et aller. La connaissance que j'ai des lieux l'aiderait. Dans nombre de vaisseaux à bord desquels je me suis trouvé, le capitaine est ennuyé du service. Le flux et le reflux, à la Nouvelle-Ecosse, commence le plus souvent sur la côte. La marée marche parallèlement à la côte dans ces parages-ci le plus souvent (il indique sur la carte). Lorsque vous atteignez l'île Spencer les vents de travers font une grosse mer.

Au capitaine Smith :

Q. Croyez-vous qu'il y ait lieu que les barges à la remorque dans le havre prennent un pilote ?—R. Elles prennent des pilotes dans d'autres ports et devraient payer le pilotage comme les autres vaisseaux. Elles enlèvent le commerce aux cabotiers. Je connais un de mes amis qui a dû désarmer son petit vaisseau à cause des barges. Il y a quatre ou cinq vaisseaux ici maintenant qui pourraient enlever leurs mâts et tous se convertir en barges. Je considère que les pilotes sont nécessaires pour la sûreté du vaisseau, même lorsqu'il est remorqué par un vapeur, parce que si la haussière se rompait et que le capitaine ne connût pas l'eau à côté de lui, il pourrait perdre tout le monde à bord.

Q. Alors si le capitaine avait suffisamment d'expérience ?—R. Il pourrait assurément éviter cela et se trouver sain et sauf.

Q. A votre avis le système actuel est un meilleur mode de protéger les vaisseaux que tout autre système ?—R. Oui ; absolument comme un banc de maquereau : si

un individu reste les bras croisés le poisson ne viendra pas le chercher, mais s'il va sur la côte il en trouvera.

Au capitaine Douglass :

Q. Mais parfois le maquereau ne veut pas se laisser prendre ?—R. Je trouve des gens qui le font, mais j'en apprends chaque fois que je sors.

A M. Schofield :

Q. Il lit la loi fédérale sur le pilotage relativement aux certificats après 65 ans ?—R. Le voulez-vous ; le voici (il présente son certificat).

Q. En fait vous n'avez pas remis votre certificat lorsque vous avez atteint l'âge de 65 ans ?—R. L'on ne m'a pas demandé de le faire. J'aurais pu avoir ma commission à vie, mais nous avons convenu de faire des versements et d'établir un fonds. Certaines gens n'arrivent jamais à 65 ans, mais j'avoue mon âge. Ce certificat a été renouvelé chaque année jusqu'en 1895. Si je puis retirer un millier de dollars de la ville par année, je suis prêt à le faire. J'ai payé beaucoup de taxes et j'entends que la ville et le Dominion me protègent.

Q. Il est en preuve ici que, depuis plusieurs années, vous êtes le pilote spécial de la ligne Furness ?—R. C'est vrai.

Q. Prise à même vos recettes comme pilote pour cette ligne la somme de $800 à $1,000 ou un peu plus a été prise et partagée entre les autres pilotes ?—R. Ceci est exact, je crois. J'ai cru d'abord que c'était déraisonnable, mais lorsque j'en viens à examiner la chose je conclus autrement ; il s'agissait pour moi ou de mener toute la commission ou d'être dans l'eau chaude tout le temps.

Q. Etes-vous content de cet arrangement ?—R. J'en suis content ; je n'ai rien à y voir. Nous voulons tous réaliser tout ce que nous pouvons.

Q. N'est-il pas vrai que vous avez envoyé une lettre au ministère à Ottawa, déclarant que vous en étiez mécontent ?—R. Je l'ai fait dans le temps, mais depuis j'ai examiné la chose et j'ai vu que j'ai peut-être agi avec trop de hâte.

Q. Etes-vous, maintenant, content de l'arrangement ?—R. Il le faut bien, les commissaires sont au-dessus de moi. J'en suis content.

Q. Vos recettes de l'année dernière ont été, semble-t-il, de près de $2,400, et l'on vous a permis de garder $1,400 sur cette somme ?—R. Oui; certains pilotes ne gagnent que trois cent et quelques dollars. Je ne puis vous expliquer cela, il se peut qu'ils soient incapables de réaliser assez d'argent pour avoir des bateaux. S'ils pouvaient trouver quelqu'un qui leur construirait un bateau de quatre ou cinq mille dollars, ils seraient peut-être aussi bon que qui que ce soit d'entre nous, mais ils ne le peuvent pas. Si j'avais un bateau à moi et qu'un homme me donnât $50 par année je lui donnerais des parts dans ce bateau. Il lui faudrait déposer ces actions à la douane, mais j'aurais tout de même un gage sur ces actions.

M. Schofield dit que Robert Thomas, James Reid et Richard Scott sont les trois pilotes qui font moins que $400 par année.

Q. D'après ce rapport, 10 pour 100 des vaisseaux qui sont venus ici l'année dernière ont en réalité évadé les pilotes ?—R. A cause de la brume, et les hommes ne pouvaient les voir. Ils pourraient passer par-dessus la tête d'un homme avant que celui-ci put les voir. Je me suis trouvé à l'île des Perdrix, et des vaisseaux sont passés à trois cents pieds de moi et je n'ai pu les voir. Je ne les blâme pas d'évader les pilotes ; j'ai ramé trois ou quatre jours dans ma chaloupe et n'ai pas eu de vaisseaux, tout de même je suis retourné à la charge. Quoique décide la commission je suis disposé à le faire.

Q. Sous l'empire d'un système libre, n'est-il pas vrai qu'un ancien pilote comme vous trouverait de préférence de l'emploi ?—R. Peut-être bien, et d'autres pourraient croire que leur vue est mauvaise et refuseraient de les employer. Mes yeux sont bons. J'avais l'habitude d'aller à Boston et à New-York, où j'avais plus que je ne pouvais faire, mais les vaisseaux commencèrent à diminuer et nous n'avons pu les maintenir, et les commissaires en arrivèrent à cette décision ; depuis lors nous avons de bons bateaux et l'on ne me permet plus d'aller à l'étranger chercher des vaisseaux,

sauf à mon retour uniquement. Nous pouvous aller dans nos bateaux n'importe où dans le monde. Avant ce système j'avais plus de besogne que je ne pouvais faire, j'en faisais tout de même une bonne partie, et peut-être que des hommes aussi compétents que moi, même meilleurs, ne pouvaient en avoir.

Q. Je désirerais savoir de vous s'il y a plus de misère ou de difficulté pour un pilote sur un steamer que sur un voilier?—R. Je crois qu'il y en a un peu plus. L'homme est sur la passerelle, et tandis que le steamer marche de dix à douze noeuds il lui faut se tenir la tête au-dessus de la passerelle, avec un vent de dix à quinze milles à l'heure, et il se sert guère de longue-vue. Il y a une grande différence pour un voilier. Sur un steamer le vent donne sur la passerelle, qui est exposée au mauvais temps. Pour remonter la baie les misères et les dangers sont les mêmes.

Q. N'est-il pas vrai qu'autrefois des goélettes apportaient des chargements de New-York?—R. Oui.

Q. Puis vinrent les steamers?—R. Oui; je ne sais ce qu'ils en font.

Q. Si le pilotage obligatoire doit exister, êtes-vous d'avis que des steamers comme ceux de la Ligne Internationale doivent payer?—R. Je ne puis répondre à cela; c'est aux commissaires à régler cela. Ils ont toujours été obligeants pour nous; la coutume a été d'exempter cette ligne. Je ne vois pas d'autres raisons pour exempter la compagnie de payer. J'ai signé une lettre pour la chambre de commerce en 1887, dans l'intérêt du port, et sans la lire; je suppose que son contenu était à peu près exact, pour ce que j'en puis dire.

Q. Vous êtes allé à Halifax à bord du steamer avec le capitaine Patterson, qui a écrit cette lettre-ci?—R. Oui. Je n'ai pas eu de conversation particulière avec lui avant que la lettre fut écrite. Il m'a demandé d'apporter une lettre à la commission et une à la commission des pilotes. J'aurais dû dire: capitaine, si vous avez des lettres, mettez-les à la poste, mais je n'ai pas cru que c'était mal. Je vais lui expédier une dépêche pour savoir si je l'ai influencé. Je ne lui ai jamais dit d'y mettre ceçi ou cela ou quoique ce soit. C'est sa propre proposition. Je l'ai quelque peu battu froid, mais je ne lui ai jamais dit d'écrire des lettres. Il me dit: "je vois que j'ai mal fait, l'on m'a amené là à la hâte, et voulez-vous rapporter une lettre", et je dis: "Très bien", et il écrivit cette lettre, qu'il me lut. La raison pour laquelle j'étais froid c'est parce qu'il a dit qu'il a passé toute la nuit sur le pont, lorsqu'il ne l'a pas fait, et qu'il a dit que je ne lui étais d'aucun service.

Q. Niez-vous que vous m'avez dit dans mon bureau que vous aviez été très froids l'un envers l'autre?—R. Je vous l'ai dit; mais c'était pour cette raison. Je ne savais pas qu'il s'était présenté ici avant qu'on me l'eût dit.

Q. Ne croyez-vous pas que votre froideur à son égard a été en partie la raison qui lui a fait écrire cette lettre?—R. Je ne sais si c'est cela ou non; je ne sais ce qui se passait dans son esprit.

Q. Vous êtes disposé à accepter $1,000 de moins que vos prix de pilotage?—R. Oui; je ne veux pas enlever le pain de la bouche des autres, et il faut me contenter de cela. Je relève de la commission.

A M. Skinner:

Q. Il lit les instructions maritimes, page 154?—R. J'ai dit que c'était bien, je ne veux pas faire mieux ou pis. Il y a de la brume partout dans le monde; ceci est exact pour ce que j'en sais, je ne ne suis pas un indicateur du temps.

Q. Votre expérience s'accorde-t-elle avec l'incertitude de ces marées?—Oh, oui, à une heure les marées sont plus fortes et à sept heures elles sont sur le retour.

Q. Si vous n'étiez pas engagé comme vous l'êtes, n'auriez-vous pas à faire la croisière?—R. J'aurais à le faire pour vivre. J'ai un bateau et mon fils le monte, et c'est le bateau que je prendrais probablement.

Q. Si les pilotes suivaient leur tour de rôle pour les steamers vous n'auriez probablement pas plus d'un steamer de la Ligne Furness par année?—R. Je ne puis vous le dire; il y a 28 pilotes et 45 steamers. Il y a d'autres steamers que je pourrais avoir, ainsi que d'autres besognes. Je suppose que les capitaines veulent m'avoir; ils pensent, je suppose, que j'ai un peu plus d'expérience.

Q. Le service particulier que vous faites explique le fait que vous gagnez plus d'argent?—R. Oui, j'ai été assez heureux. Nous avons donné sur le Blond-Rock à l'entrée, et à la sortie la chose était dans les gazettes ; j'avais autrefois la Ligne Anchor.

Au capitaine Smith :

Q. Grâce au système de concurrence, ne vous serait-il pas possible de gagner plus en allant croiser plus loin dans la baie?—R. Non, je pense que je gagnerais plus en allant sur ces steamers.

A M. McLean :

Q. Vous connaissez les qualités que doit avoir un pilote?—R. Oui.

Q. Combien d'années de service seraient nécessaires à votre avis pour acquérir les connaissances nécessaires?—R. Cinq ou six au moins, et lorsque j'obtins mon certificat je me souviens d'avoir entendu le capitaine Reid dire : " Vous avez assez bien réussi, mais, prenez mon avis, étudiez", et depuis lors j'ai étudié et appris, et voilà de cela 46 ans. Il faut cinq ou six ans de service sans interruption. Il y a quarante ans, il n'y avait pas de phares. Il serait nécessaire de porter les examens au niveau des circonstances.

Q. Combien faudrait-il de bateaux-pilotes armés et en croisière pour protéger convenablement le fort?—R. Il n'y en aurait pas trop de quatre ou six en été. J'aimerais que quelqu'un me prêtat l'argent nécessaire pour construire un autre bateau. Deux bateaux suffiraient en hiver.

Q. Combien d'hommes d'équipage faut-il pour un bateau-pilote?—R. Parfois trois, parfois deux et quelquefois quatre.

Q. Combien de pilotes faudrait-il ?—R. Trente à certains moments, et les services de tous seraient requis; et à d'autres moments il n'en serait pas ainsi.

Q. Quelle est, en été, la proportion entre les barges et les goélettes ?—R. A peu près la moitié, je suppose.

Q. Si les petits vaisseaux, jusqu'à concurrence de 280 tonneaux, étaient exempts du pilotage, est-ce que cela ne réduirait pas de moitié les recettes de ce chef?—R. Peut-être.

Q. Si le pilotage était libre, ne s'en suivrait-il pas que M. Schofield ferait les arrangements qui lui plairaient, et avant de donner de l'ouvrage aux pilotes il en exigerait une petite contribution?—R. Je ne puis dire; il en était ainsi une fois, mais je ne puis dire. Je ne puis dire ce qu'ils feraient s'ils le pouvaient.

A M. Skinner :

Q. Quelle a été, à peu près, la plus forte marée que vous ayez remarquée dans le Petit-Passage?—R. Environ cinq nœuds. J'ai signé cette lettre-ci à 40, mais je ne l'ai pas écrite. Je ne puis dire qui me l'a apportée. Je l'ai signée parce que je connaissais les lieux et c'est là la raison. Quant au *Great Republic*, le capitaine Hatfield demeurait à Yarmouth; il me fit mander par M. Thompson. Il acheta le vaisseau dont il était le capitaine et M. Thompson l'agent, je crois.

Q. Entendez-vous dire que pour naviguer sans danger dans la baie il faut un pilote ou une personne qui a les connaissances d'un pilote?—R. Oui, c'est ce que je veux dire.

Au capitaine Smith :

Q. Persistez-vous à dire que, quant à la navigation, la baie de Fundy rivalise favorablement avec les autres ports et les autres lieux que vous avez visités?—R. Avec certains autres ports.

A M. Skinner :

Q. Voulez-vous dire que les pilotes ne sont pas nécessaires dans la baie de Fundy?—R. Je n'ai pas voulu dire cela du tout. J'ai toujours voulu dire que les

pilotes sont nécessaires dans la baie de Fundy. Nous avons fait tout cela dans l'intérêt du port, et c'est pourquoi je n'ai pas examiné la chose, je croyais que c'était dans l'intérêt du port.

Au capitaine Smith :

Q. Avez-vous modifié votre manière de voir à cet égard ?—R. Il me faudrait continuer à dire qu'un homme qui arrive dans la baie de Fundy a besoin de se tenir la tête solide et de se servir de la sonde tout le temps dans la brume. Il lui faut agir ainsi partout; il pourra, peut-être, se tirer d'affaire et peut-être que non, mais il faut prendre toutes les précautions. La marée peut changer d'une demi-heure plus vite, peut-être une heure, ce qui peut vous faire dévier de trois ou quatre milles et vous induire en erreur.

A M. Skinner :

Les pilotes sont nécessaires dans la baie de Fundy et ils ont assez à faire, et ils sont absolument nécessaires pour arriver dans le port.

Au capitaine Smith :

La baie de Fundy n'est pas dangereuse, mais les vaisseaux ont besoin de pilotes qui connaissent bien les lieux.

A M. Skinner :

Q. Relativement au nombre de vaisseaux qui n'ont pas subi d'accident, croyez-vous possible qu'un capitaine, quelles que soient ses connaissances scientifiques, aurait pu conduire au port tous les steamers sans le concours d'un pilote et sans accident? —R. Ils ne l'entreprendraient pas. Je ne pense pas qu'ils le pourraient. Je sais qu'ils ne le pourraient pas.

Q. La terre en arrière de la rive de la baie est haute, et là on peut voir s'élever la vapeur créée par une température très froide et ainsi qu'en temps de brume, en allant sur les plateaux?—R. Quelques fois, mais d'autres fois vous ne le pourrez pas.

Q. Vous dites aussi dans la lettre que les sondages sont bons du Cap Sable à Saint-Jean ?—R. Oui, c'est vrai, ceci se trouve dans la lettre.

Q. Puisque cela est possible, est-ce qu'un capitaine entreprendrait d'arriver dans une brume épaisse sans pilote?—R. Je ne pense pas qu'il l'oserait, il lui faudrait exercer une surveillance très alerte. Il lui faudrait, je crois, avoir une connaissance des lieux.

Q. C'est une navigation difficile, n'est-ce pas?—R. Oui, tout est difficile en temps de brume.

Q. Puis la lettre parle d'une ligne droite de l'île aux Eglantiers à l'île aux Perdrix, soit soixante milles?—R. Oui.

Q. Ne faudrait-il pas compter avec les vents et les marées?—R. Oui, dans un voilier, mais dans un steamer vous pourriez venir à peu près en ligne droite. Dans un voilier vous pourriez dévier de deux ou trois milles en aval ou en amont, ce qui fait qu'une connaissance des marées est nécessaire. Ceci a été dit dans le but de faire de la ville le port d'hiver.

Q. Si le pilotage était libre et que l'on accordât des certificat aux capitaines, il s'ensuivrait qu'on ne pourrait maintenir des bateaux ?—R. Les pilotes se trouveraient dans l'obligation d'abandonner la chose, ils y gagnent tout juste leur vie. Si j'étais capitaine d'un vaisseau, je verrais avec plaisir arriver à mon bord un homme du pays qui connaît les lieux. La plupart des capitaines laissés a eux-mêmes désireraient avoir un pilote, c'est le résultat de l'expérience que j'ai acquise après avoir conversé avec un après leur arrivée.

Q. Les goélettes ne sont-elles pas portées à éviter le pilotage absolument?--R. Oui, c'est chez ces vaisseaux que la chose existe surtout.

Q. Est-ce que la coutume de faire mander des pilotes à Portland et à Boston ne disparaît pas de plus en plus?—R. Oui, il y avait plus de navires dans le temps, et il n'y en a pas autant aujourd'hui.

Q. Les capitaines de vaisseaux ordinaires n'ont pas le pouvoir de choisir dans les eaux que commande le service de pilotage?—R. Non.

A M. Schofield :

Je me suis rendu à bord de plusieurs nouveaux navires et j'en ai vu à l'ancre à l'île, attendant que la brume disparut. Je m'y rendais et je maintenais le vaisseau dans la bonne direction; j'en obtenais de quarante à cinquante dollars; ceci est également profitable pour l'armateur et pour moi, attendu qu'il ne tient guère à ce que son vaisseau s'attache à l'île. Il y a peut-être des armateurs qui ne permettent pas à leurs capitaines de prendre un pilote à cause de leur expérience.

A M. Skinner :

Il est arrivé un grand nombre d'accidents aux vaisseaux qui, sans pilote, sont entrés dans la baie ou en sont sortis.

Au capitaine Douglass :

Q. Quel est, à votre avis, le mode le plus juste de prélever les droits de pilotage, d'après le tirant d'eau ou le tonnage?—R. D'après le tirant d'eau, je croirais, attendu qu'il nous faut passer sur des hauts-fonds et que nous avons l'œil au tirant d'eau.

Q. Tout ce que je désire avoir de vous c'est une juste expression d'opinion?—R. Je ne pourrais dire.

A M. Skinner :

J'ai signé la lettre dans l'intérêt du port; je l'ai entendu lire dans le temps, mais je ne m'en suis pas beaucoup occupé. J'ai cru que si nous pouvions obtenir le port d'hiver cela aiderait à notre port, et je croyais dans le temps que nous l'obtiendrions. Je croyais signer ce qui est exact généralement parlant. Je ne voulais pas tromper qui que ce soit.

Q. Avant l'arrivée de ces barges à charbon, pouvez-vous dire si les pilotes prélevaient des contributions sur les vaisseaux qui, venant de ports dans la baie, apportaient de la houille?—R. Bon nombre payaient le pilotage; je ne puis maintenant vous dire combien.

William Humphreys est entendu:

A M. Skinner :

Q. Quel est votre état?—R. Capitaine au long cours, et j'exerce cet état depuis environ quinze ans.

Q. Où avez-vous navigué?—R. En dehors de ce port, dans le grand commerce océanique. Je crois avoir fait une centaine de voyages, aller et retour, entre ici et les divers ports de l'Europe, en Angleterre, en France et dans la Méditerranée.

Q. Voudriez-vous dire votre avis sur cette question du pilotage?—R. Oui; je suis porteur d'un certificat de Liverpool, un certificat impérial; j'ai passé mes examens à Liverpool.

Q. C'est le plus souvent entre ici et des ports en Europe que vous avez voyagé?—R. Oui.

Q. Preniez-vous ou ne preniez-vous pas un pilote dans la baie de Fundy?—R. Oui, chaque fois que j'ai pu en avoir un dans la baie de Fundy.

Q. Lorsque vous approchez la baie de Fundy, vous essayez d'avoir un pilote?—R. Oui; parfois je les passe. Si je puis en avoir un je le prends toujours.

Au capitaine Douglass :

Je commande présentement le *Maiden City*; ce vaisseau est de 800 tonneaux et ses armateurs sont d'ici.

Q. Comment se trouve-t-il que vous puissiez avoir un pilote?—R. Ils sont généralement toujours au large, mais parfois je les passe sans les voir dans la brume; règle générale je les trouve en croisière.

Q. Dans le gros temps?—R. Je les trouve généralement aux environs de la Pointe aux Lépreux; ils sont parfois à terre dans des ports avancés et ils peuvent me manquer.

Q. Quel serait votre avis sur la nécessité des pilotes dans la baie de Fundy et le port de Saint-Jean?—R. Je ne pense qu'il existe au monde un lieu où vous ayez besoin de meilleurs pilotes qu'ici à Saint-Jean.

Q. Lorsque vous employez des pilotes vous entendez avoir de bons pilotes?—R. Oui; nous avons de bons hommes dans ce port-ci.

A M. Schofield :

Q. Donnez-nous une idée du nombre de ports du monde que vous avez visités en qualité de capitaine?—R. En qualité de capitaine et de second, je suis allé dans les Antilles, à Calcutta et en Chine. Je suis allé à Glasgow en qualité de commandant. J'ai une expérience de 26 ans comme capitaine et second; j'entends une expérience de 26 ans en mer, et de 20 ans comme second et capitaine.

Q. Vous dites que vous avez fréquemment passé les pilotes dans la brume?—R. Quelques fois, oui; il est arrivé que deux couraient après moi et je ne pouvais les voir; ils ont pu voir les cacatois; je ne saurais dire.

Q. Si vous ne voyez pas un pilote, vous continuez à marcher?—R. Oui; je continue à marcher et me diriger sur un sifflet; j'ai ainsi fait le trajet.

Q. Vous n'avez pas mis en panne pour attendre un pilote?—R. Je suis venu si souvent ici et je connais si bien la baie, qu'un étranger ne ferait pas comme je fais, mais si je rejoins un pilote, j'en suis toujours très heureux.

Q. Si vous n'en trouvez pas, vous continuez votre route?—R. Règle générale, je cherche sérieusement à en voir un. Je m'arrête là-bas jusqu'à ce que je puisse rejoindre quelqu'un.

A M. Skinner :

Q. Cela vous contrarie-t-il beaucoup?—R. Oui, je préfère avoir un pilote chaque fois, et je ne me sens pas en sûreté sans un pilote.

Au capitaine Smith :

En arrivant je chercherais un pilote et préférerais en prendre un, si je pouvais en rejoindre, mais si je ne le pouvais j'essaierais de continuer mon chemin de mon mieux; parfois je me rendrais ici et d'autres fois j'arrêterais là-bas; j'agirais selon le temps. J'ai remonté et descendu la baie une centaine de fois, soit cinquante traversées, et même avec ces connaissances je prendrais toujours un pilote.

Q. Lorsque vous vous rendiez ici seul, vous avez dû prendre fréquemment des sondages?—R. Oui, souvent je suis arrivé ici seul.

Q. Vous êtes-vous trouvé dans la brume?—R. Oui, c'est pourqoui je passais les pilotes.

Q. Avez-vous eu l'occasion de faire des sondages?—R. Oh! oui, nous arrivons généralement ici en faisant des sondages.

Q. Ces sondages vous ont-ils servi dans le trajet?—R. Un peu.

Q. Disons que vous vous dirigez sur l'île aux Eglantiers, comprendriez-vous que les sondages sauteraient de 45 brasses à l'eau profonde; sachant cela, auriez-vous une bonne idée du lieu où vous vous trouvez?—R. Oui, je prendrais plusieurs sondages en route.

Q. Vous pourriez alors établir votre direction de là vers Saint-Jean?—R. Oui, j'ai eu l'occasion de me servir des sondages et je les ai trouvé utiles. Je n'ai pas eu

de motifs de douter de l'exactitude de la carte. Je crois qu'elle est plus utile en aval de l'île aux Eglantiers qu'en amont. Si vous vous trouvez là où il y a moins de quarante brasses d'eau vous vous approchez du danger.

Q. Vous n'avez pas lieu de douter de l'exactitude de la carte?—R. Non, je n'en ai pas lieu. Si j'avais des motifs d'en douter j'aurais signalé la chose.

A M Skinner :

Q. En approchant du port n'êtes-vous pas fréquemment tombé sous le vent de la direction exacte que vous croyiez suivre?—R. Mon avis est que lorsque vous prenez une direction de l'île aux Eglantiers ici, vous ne pouvez atteindre le même point chaque fois. Vous ne pouvez jamais atteindre le même point.

A M. Schofield :

Q. Si vous aviez un pilote à bord en serait-il autrement?—R. Vous auriez peut-être un homme qui connût un peu mieux les lieux, et qui en sût davantage que moi à l'égard des marées.

Q. Croyez-vous qu'un pilote puisse suivre une direction directe dans la brume et arriver à un phare?—R. Non, je ne le crois pas; mais ils connaissent la baie mieux que moi ou qu'un étranger.

A M. Skinner :

Q. Qu'avez-vous à dire de la baie quant à la brume?—R. J'ai vu de la brume durer ici de sept à huit jours. Dans le cours du dernier voyage je suis resté quatorze jours au milieu d'une tempête de neige telle que je ne voyais absolument rien.

Q. Qu'avez-vous à dire de la brume en été?—R. J'ai vu de la brume durer de sept à huit jours sans se dissiper. C'est très exceptionnel de ne pas avoir de brume dans la baie de Fundy. Il arrive que vous marchez de 12 à 14 heures pour vous trouver ensuite dans une brume épaisse.

Au capitaine Douglass :

Je crois que c'est un lieu très difficile pour un étranger. Voilà longtemps que j'y viens et je ne connais pas encore la baie.

JAMES DOYLE, pilote, est entendu:

Au capitaine Douglass :

Je suis pilote lamaneur; je suis né en 1841, le 7 avril; j'ai 53 ans.

Q. Depuis quand êtes-vous pilote?—R. Depuis 1862.

Q. Avez-vous subi des accidents?—R. Non.

Q. Il n'y a jamais eu de plainte contre vous?—R. Non.

Q. Qu'avez-vous gagné l'année dernière?—R. $720.

Q. Que vous a coûté, l'année dernière, l'entretien de votre bateau?—R. Je crois que l'année dernière l'entretien de nos bateaux nous a coûté $1,286 à six d'entre nous.

Q, Cette somme de $720 que vous avez eue l'année dernière, était-ce une somme nette?—R. Oui, les frais du bateau sont pris à même cette somme, ce sont là mes recettes brutes.

Q. Votre part de contribution à prendre sur cette somme s'élevait à $200?—R. Oui.

Q. De sorte que vous n'avez gagné que $520?—R. Oui.

Q. Nous avons sous les yeux trois noms, Thomas, Reid et Scott, qui ont touché moins de $400, et M. Thomas n'a eu que $329?—R. C'était à cause de maladie. Certains n'ont pas travaillé et certains autres n'ont eu un bateau que cette année. Un des hommes du nom de Scott n'avait pas de bateau et il ne pouvait travailler, et deux d'entre nous lui ont donné quatre tonneaux de notre bateau afin de lui permettre de gagner sa vie.

Q. Je crois comprendre que Scott n'avait pas de part en 1894, mais vous lui avez donné les qualités requises?—R. Oui.

Q. Est-ce que cela a augmenté ses recettes?—R. Non, il gagne tout juste sa vie, et sans avoir les qualités requises il n'aurait rien fait, attendu qu'il ne pouvait se conformer à la loi. Il n'a pas contribué aux dépenses même après que nous lui avions donné cela; il allait au large de l'île au Perdrix dans un petit bateau et montait à bord du premier vaisseau qui passait, ou bien encore il prenait une barge. Je crois qu'il a eu quelques-unes des barges, mais je n'en suis pas sûr. Il en a eu quelques-unes.

Q. Je suppose que ceci s'applique aux recettes des autres pilotes?—R. Je pense que la maladie est la cause de ce que les recettes des autres sont si minces. Ils n'ont pas de fonds pour les malades.

Q. Pouvez-vous donner les noms de ceux qui ont été malades?—R. Reid a été malade, je ne puis rien dire de Thomas. Il était sur le même pied que M. Scott.

Q. Je comprends donc que tous les commissaires des pilotes appuient avec raison ce système de concurrence, et tout de même un homme ne peut travailler d'après ce système s'il n'a pas l'argent nécessaire pour défrayer les dépenses du bateau?—R. Il faut nous conformer aux règlements. Vous devez être en état de contribuer de votre part aux dépenses du bateau.

Q. Devrait-on prétendre que les pilotes devraient former une association entre eux, ainsi qu'ils le font à Québec?—R. C'est ce qu'ils devraient faire. L'un ne devrait pas avoir un dollar de plus qu'un autre tant qu'il est capable de travailler. L'un est aussi compétent qu'un autre, attendu que tous passent les examens, et s'ils font mal, mettez-les à la porte.

A M. Skinner :

Q. Si un pilote ne peut se pourvoir d'un bateau, bien qu'il puisse avoir les qualités requises, que pourrait-on faire pour lui avoir un bateau?—R. A lui de s'adresser à ses amis pour lui donner un bateau ou de l'argent. Les pilotes n'ont pas de représentants dans le conseil ici.

Q. Ils sont d'avis qu'ils devraient être représentés dans la commission?—R. Oui.

Q. Supposez que l'exemption du pilotage soit portée de 124 à 300 tonneaux, combien faudrait-il de pilotes pour la besogne?—R. Sept ou huit, je suppose, probablement dix.

Q. Existe-t-il des raisons pour que les steamers paient des droits de pilotage plus élevés que les voiliers?—R. La seule raison que je sache est qu'ils viennent chercher ici la cargaison de trois voiliers et qu'un de ces voiliers paie autant de pilotage qu'un steamer.

Q. Avez-vous plus de difficulté à piloter un steamer qu'un voilier?—R. A mon dire j'aime mieux un steamer. Les pilotes sont d'avis que les droits devraient être prélévés d'après le tonnage.

A M. Schofield :

Q. Quel est le nom de votre bateau?—R. N° 1, le *Lightning.*

Q. Il y a parfois un pilote à bord du *Lightning*?—R. Oui, c'est vrai.

Q. Il y a deux hommes d'équipage?—R. Oui.

Q. Voudriez-vous nous dire quel est le salaire de ces hommes par mois?—R. Vous entrez dans des détails particuliers.

Q. Oui?—R. Alors je ne puis vous le dire.

Q. Il est dit que l'équipage se compose de deux hommes?—R. Oui, ce sont des hommes, je suppose. Nous avons deux hommes d'équipage à part les pilotes, l'un gagne $10 par mois et l'autre $2 par vaisseau.

Q. A quoi s'élèveraient, dans l'année, ces $2 par vaisseau ?—R. Il peut gagner parfois $40 par mois.

Q. Pouvez-vous vous faire une idée de ce qu'il gagne dans une année?—R. Non.

Q. Voulez-vous dire qu'en sus des pilotes à bord du bateau, il y a un équipage? —R. Oui, nous avons un capitaine et un cuisinier. Lorsque nous quittons le bateau ils l'amènent au port. Ils sont capables de le ramener.

Q. Celui qui gagne $10 par mois est le capitaine?—R. Oui, il est capitaine et apprenti. C'est un apprenti-pilote ; il a le privilège d'apprendre son métier.

Q. Le salaire de ces individus est d'environ $240 ?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire comment se calculent les dépenses dont vous parlez ? —R. N'avons-nous pas besoin de grement, de voiles et de quoi manger. Il y a les vivres, les voiles, l'usure, l'entretien du bateau, et ceci comprend la nourriture des six pilotes. Ils se nourrissent aussi bien en dehors du bateau. Je suis resté six semaines à bord de ce bateau sans mettre pied à terre. Notre nourriture est compris dans ces $1,200. Thomas n'a eu son bateau qu'en mai ou juin. Lorsque le bateau neuf fut prêt, ils ont vendu le vieux, et les acquéreurs sont montés à bord de ce dernier, ils sont passés d'un bateau à l'autre, ce qui leur a donné un bateau-pilote. Lorsque le bateau neuf a été lancé, il y a eu un bateau de libre, et les pilotes sont passés d'un bateau à l'autre.

Q. Sont-ils allés faire du pilotage avec ce vieux bateau dans la baie ?—R. Certainement.

Q. Puis il y a M. Reid ?—R. Oui, il a été malade une partie du temps.

Q. Est-ce que cela expliquerait les minces $325 qu'il a touchées?—R. Oui ; je vous ait parlé de M. Scott. M. McPartland a été suspendu lorsque le *Curler* a été jeté à la côte. Je ne sais si McPartland est allé dans son gros bateau ou non.

Q. Quelle est son habitude, généralement, se sert-il comme vous du gros bateau? —R. Je le vois généralement dans un petit bateau. Je crois qu'il avait un petit bateau lorsqu'il est monté à bord du *Curler*. Nous amenons généralement un petit bateau avec nous. Nous plaçons cette chaloupe sur le pont et nous la mettons à la mer.

Au capitaine Smith :

Q. Si vous rencontrez un vaisseau qui a besoin d'un pilote, vous sautez dans votre propre chaloupe et vous vous rendez à son bord?—R. Oui, si nous sommes assez enfoncés dans la baie pour quitter le vaisseau.

Q. Il vous faut faire des arrangements avec le capitaine ou l'armateur pour le voyage dans la baie après que vous avez dépassé la limite obligatoire ?—R. Oui.

Q. Il arrive qu'avec la permission du capitaine vous quittez le vaisseau afin d'aller à la recherche d'un autre navire ?—R. Oui.

Q. Si vous rejoignez un autre vaisseau il vous débarque quelque part ?—R. Oui, mais il ne me paierait rien. M. McPartland est tenu de contribuer à l'entretien du bateau, mais il ne monte pas à bord. Il monte dans un petit bateau. Il en est de même de Scott, mais non de Thomas.

A M. Schofield :

Q. N'est-il pas vrai qu'il y a aujourd'hui 28 pilotes qui exercent ce métier ?—R. Oui. C'est la commission. M. Schofield, je désire dire ce que vous m'avez demandé de faire une fois.

A M. Skinner :

Q. Vous pourriez peut-être me dire pourquoi, à votre avis, il suffirait de dix pilotes pour faire toute la besogne si tous les vaisseaux, jusqu'à concurrence de 300

tonneaux, étaient exempts du pilotage ?—R. Ce sont les vaisseaux avec lesquels nous pouvons aujourd'hui gagner notre vie.

Q. Les vaisseaux de 300 tonneaux ne vous donnent que le quart de vos recettes, et si cela est vrai il vous resterait encore les trois quarts de vos recettes ?—R. Je ne connais rien de tout cela. Je n'ai pas fait ces calculs. C'est tout ce que je puis dire à ce sujet.

Au capitaine Smith :

Q. Sur les vaisseaux qui viennent à Saint-Jean y en a-t-il plus que le quart qui ont 300 tonneaux ?—R. ———

Q. Est-ce que le chenal de l'ouest est plus étroit que l'autre ?—R. Oui.

Q. Est-il navigable pour les gros vaisseaux ?—R. Les gros vaisseaux entrent à mer haute.

Q. Existe-t-il plus de difficultés dans ce chenal que dans l'autre ?—R. Il est plus étroit, et s'il nous arrive de nous écarter de la route il ne nous reste pas beaucoup de place.

Q. Croyez-vous qu'un pilote doive subir l'épreuve des couleurs ?—R. M'est avis que quelques-uns d'entre eux y voient trop, maintenant. Tous peuvent subir l'épreuve assez bien. Certains l'ont subi déjà.

A M. Skinner :

Q. Quel est le résultat de votre expérience quant à la brume; vers quelle époque de l'année le temps est-il clair dans votre région de pilotage ?—R. Il y a généralement trois mois dans l'année où nous avons plus de brume, en juin, juillet et août.

Q. N'y a-t-il pas beaucoup de brume, tout le temps, en juin, juillet et août, quelque part dans la baie ?—R. J'ai vu de la brume durer 18 et 20 jours, 7 et 8 jours et 6 jours. L'île aux Eglantiers est le seul lieu où l'on puisse prendre un état exact de la brume.

Q Vous appuyant sur votre expérience, si l'on vous disait, en incluant le mois de juin, que la durée moyenne de la brume dans la baie de Fundy n'est que six jours, qu'en diriez-vous ?—R. Je ne le croirais pas. Cela ne serait pas conforme à mon expérience.

Q. Avez-vous piloté des vaisseaux de guerre soit à l'entrée ou à la sortie ?—R. J'en ai piloté trois ou quatre, j'en ai vu à la côte dans la baie, et il n'est pas étonnant que, sans pilote, les vaisseaux de guerre de Sa Majesté aillent à la côte.

Q. En général se rendent-ils ici sans pilote ?—R. Non. S'ils viennent d'Halifax ils en font généralement venir un. Ils prennent généralement des pilotes de mon expérience. Il est à ma connaissance qu'un vaisseau de guerre parti d'ici pour Digby se jeta à la côte à dix milles en amont de Digby. C'était le *Denedas*, le 20 juillet 1881. La marée a pu être la cause de l'accident.

Au capitaine Smith :

Q. Si vous quittiez l'île aux Perdrix, pour aller quelque part dans la baie à une certaine distance de l'île aux Eglantiers, vous n'entendez pas dire, même avec les connaissances que vous avez des marées, que vous pourriez toujours atteindre le même point ?—R. Vous ne pourriez jamais atteindre le même point quand bien même vous iriez 500 fois ; vous n'atteignez jamais le même lieu.

A M. Skinner :

Q. D'autres détails sont-ils à votre connaissance à l'égard d'autres vaisseaux de guerre ?—R. J'ai vu à la côte ici un des transports dans lequel se trouvaient des soldats avec leurs femmes. Les pilotes l'avait hêlé vingt minutes avant; c'était à Irish-Town, entre la Tête-du-Nègre et la Roche-Fendue. C'était à l'époque des affaires de la Trent. C'est en 1862 que j'ai eu mon certificat. Le vaisseau s'appelait l'*Aventure.*

A M. Skinner :

Q. Le vaisseau refusa donc un pilote, et vingt minutes plus tard il était à la côte ?—R. Oui.

21 février 1895.

JOSEPH F. MERRITT est entendu :

Au capitaine Smith :

Q. Vous demeurez à Saint-Jean ?—R. Oui, je suis négociant.

Q. Etes-vous en relations d'affaires avec une compagnie d'assurance ?—R. Je n'ai qu'un mince intérêt dans une compagnie, rien de plus. Nous sommes des épiciers en gros faisant le commerce de thé, et nous importons directement. J'étais armateur autrefois et j'ai encore quelques vaisseaux.

A M. Schofield:

Q. Vous êtes armateur dans le port de Saint-Jean ?—R. Oui, et j'ai des intérêts dans des vaisseaux.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous dans ce commerce ?—R. Depuis vingt à trente ans.

Q. Dans quelle catégorie de vaisseaux avez-vous eu des intérêts ?—R. Dans des vaisseaux dont le tonnage variaient de quarante à dix-sept cents ou dix-huit cents tonneaux.

Q. Nous avons ici un état du bureau des inscriptions maritimes du port de Saint-Jean, de 1876 à 1894, signé par M. Ruel ?—R. Oui.

Q. Vous verrez par ce rapport que le tonnage est tombé de 280,000 tonneaux à environ 112,000. Voudriez-vous nous donner une idée sur la cause ou les causes de cette baisse ?—R. Il y a plusieurs raisons. Je n'y ai pas songé. Une des raisons est que la construction des vaisseaux coûte beaucoup plus cher de ce côté-ci depuis quelques années; il y a aussi le fait que les profits sont beaucoup moindres, et que ceux qui plaçaient des fonds dans les vaisseaux ont cessé de le faire et en sont sortis le plus tôt possible.

Q. Y a-t-il eu, dans le cours de cette période, une baisse dans le prix du fret qui préjudiciât à ce commerce ?—R. Oh ! oui, ceci a eu pour effet de diminuer les profits. La baisse dans le prix du fret a été très considérable.

Q. Relativement au fret du bois de sciage expédié d'ici en Angleterre, quel a été, à votre connaissance, le plus haut prix ?—R. C'est vingt schellings, un louis.

Q. Quel en est le prix aujourd'hui ?—R. Je crois que le prix est de 33 à 45 ou 50 schellings, selon la catégorie des vaisseaux dans les divers ports.

Q. J'entends, mis en regard des six louis ?—R. Un vaisseau qui, il y a des années, recevait 110 et 120 schellings, ne trouve aujourd'hui que 35 ou 40 schellings. Un petit vaisseau qui obtenait 120 schellings n'en reçoit que 20 aujourd'hui.

Q. Ce qui serait une baisse des deux tiers dans le prix du fret d'autrefois calculé au chiffre le plus élevé ?—R. Oui.

Q. D'après les rapports déposés ici, il se trouve que de 1874 à aujourd'hui les droits de pilotage des voiliers ont augmenté de 50 pour 100. La chose est-elle à votre connaissance ?—R. Non, je ne le sais pas. Depuis un certain temps déjà je n'ai plus rien à faire dans l'administration des vaisseaux Rien n'est venu à ma connaissance pour m'en faire saisir la différence.

Q. En supposant que cela soit vrai, n'est-il pas évident que les droits de pilotage constituent aujourd'hui pour la navigation une charge beaucoup plus onéreuse que par le passé, alors que le prix du fret était beaucoup plus élevé ?—R. A l'époque ou

je commencai à avoir des intérêts dans des vaisseaux, nous en retirions quelque chose qui nous permettait de payer nos comptes et d'en garder un peu pour nous, mais depuis quelques années il nous faut payer nos dettes en y ajoutant un peu de nos bourses pour combler le déficit. J'en suis sorti et j'ai vendu tous les vaisseaux que j'ai pu. Je connais le système obligatoire pour le paiement du pilote.

Q. Approuvez-vous ce système ?—R. Je ne l'approuve pas. J'aime qu'un homme soit libre dans son action jusqu'à un certain point, surtout lorsqu'il est appelé à payer quelque chose. Une chose contre laquelle je trouvais beaucoup à redire, c'était que quand nous désirions avoir un pilote nous ne pouvions avoir celui que nous voulions ; c'était à mon avis tout comme si nous eussions voulu le capitaine qui nous convenait et que nous n'aurions pu avoir l'homme de notre choix ; tandis que dans ce cas nous choisirions nos capitaines et pourquoi ne pourrions-nous pas choisir nos pilotes, mais il nous faut prendre le pilote qu'ils nous indiquent ou nous en passer. Nous étions tenus de payer les hommes sans pouvoir avoir l'homme que nous voulions, allions nous à Boston, à Portland ou ailleurs. Si nous désirions envoyer un pilote nous allions leur dire: nous désirons avoir le pilote un tel, et ils nous répondaient, vous ne pouvez l'avoir, et si nous ajoutions ; n'avons-nous pas à le payer ? Oui, mais nous allons vous donner le pilote un tel et prenez-le ou passez vous en. Les hommes ont leur préférence et ils préfèrent risquer leurs biens entre les mains de certains capitaines qu'entre les mains d'autres ; il en est de même des pilotes, et nous croyions que c'était une loi très arbitraire.

Q. Avez-vous l'habitude d'assurer vos vaisseaux pour leur pleine valeur ?—R. J'ai encore des intérêts dans dix ou vingt vaisseaux. Je n'ai d'assurance que sur un seul vaisseau. J'ai de plus forts intérêts dans ce vaisseau que dans les autres, de sorte que j'assure l'excédent.

Q. Assumiez-vous, d'ordinaire, beaucoup de risque vous-même ?—R. Tous les vaisseaux au-dessous d'un certain prix ont toujours été des risques, et généralement j'assurais quelque peu l'excédent au-dessus de la moyenne. Présentement, je n'ai d'assurance que sur un seul vaisseau, et tous les autres voyagent sans assurance.

Q. Eu égard à vos intérêts, comme propriétaire de ces vaisseaux, ne croyez-vous pas que ce système obligatoire de pilotage soit nécessaire pour la protection de vos intérêts ?—R. Je ne le pense pas.

Q. Vous vous contenteriez absolument d'un système volontaire libre qui permît à vos capitaines de prendre des pilotes lorsqu'ils le jugeraient à propos ?—R. Lorsqu'ils voudront avoir des pilotes, qu'ils en prennent.

Q. Si, dans certaines circonstances, les capitaines jugeaient qu'ils n'ont pas besoin de pilotes, ils pourraient économiser cet argent ?—R. Certainement.

Q. Si, à d'autres moments, ils en avaient besoin à cause du temps, vous seriez disposé à payer la note ?—R. Oui, mais je veux être libre, et je veux que les capitaines le soient aussi. Je ne veux pas payer deux pilotages, comme nous sommes obligés de le faire parfois.

Q. On a dit ici que si le système que vous proposez était en vigueur, il n'y aurait bientôt plus de pilotes dans ce port, et la baie de Fundy et le port de Saint-Jean se trouveraient dépouillés d'un nombre suffisant de pilotes compétents ?—R. Je pense qu'il y aurait des pilotes en grand nombre, et de même aussi, avec un système libre, les pilotes les meilleurs et les plus en vue seraient toujours à la portée.

Q. Existe-t-il à votre idée des raisons qui vous font croire qu'un nombre aussi considérable de pilotes continueraient à exercer leur état ?—R. Il y a toujours grand nombre de capitaines ; vous pouvez vous procurer des capitaines, des instituteurs ou n'importe quoi. Si vous désirez avoir un instituteur, il lui faut passer un examen ; il obtient un certificat pour prouver qu'il a subi son examen et qu'il est en état de remplir la charge ; puis il est prêt à travailler et acceptera une position. Il n'acceptera rien moins que ce que vaut la position, et les gens sont prêts à donner un prix raisonnable lorsqu'ils ont besoin de quelqu'un.

Q. Vous croyez qu'il y aurait des pilotes en grand nombre s'il existait un système libre ?—R. Je le crois.

Q. En qualité d'armateur, vous seriez tout disposé à courir le risque ?—R. Très près à en courir le risque.

Q. Sous l'empire d'un système de ce genre, seriez-vous d'avis de restreindre le nombre des pilotes ou d'accepter tous ceux qui sont en état de devenir pilote ?—R. Je pense que lorsqu'un homme a passé les examens de pilotage, tout comme un capitaine passe des examens, s'il veut rester pilote, il a le même privilège qu'un capitaine. Il n'y a pas de restrictions pour les capitaines. Ils passent des examens, et s'ils peuvent avoir un vaisseau ils le prennent, et s'ils ne peuvent en avoir, ils font autre chose. Je ne vois pas pourquoi les pilotes doivent constituer une certaine catégorie de personnes favorisées plus que d'autres.

Au capitaine Douglass :

Q. Il y a une différence entre des pilotes et des capitaines. Les pilotes sont restreints au port de Saint-Jean et à la baie de Fundy, et les capitaines vont partout ?—R. Un pilote, porteur de certificat, ne se contente pas de rester ici, à Saint-Jean. Il peut aller partout dans le monde, cela ne le retient pas ici.

Q. Pour qu'un pilote obtienne un certificat, il lui faut avoir les qualités requises pour ce port-ci ?—R. Oui.

Q. Or ces qualités exigent de l'expérience dans le port ?—R. Oui.

Q. Vous n'exigeriez pas qu'un homme acquiert la compétence dans un grand nombre de ports dans d'autres parties du monde, attendu qu'il passerait sa vie à passer des examens ?—R. Certainement, mais s'il est ici aujourd'hui et que les affaires n'aillent pas, il n'est pas lié.

Q. Il y a pour les capitaines de vaisseaux un champ plus vaste que pour les pilotes, qui sont obligés d'acquérir la compétence pour un lieu particulier ?—R. Oui ; mais mon idée est que s'il y a un nombre suffisant de pilotes aujourd'hui, ou s'il y en a trop, d'autres jeunes gens ne se lanceront plus dans cet état ; s'il n'y a pas de perspective pour eux, ils étudieront d'autre besogne.

A M. Schofield :

Q. Existe-t-il une catégorie de vaisseaux dont les capitaines soient, à votre avis, très compétents pour naviguer dans la baie de Fundy, dans le havre de Saint-Jean ?—R. J'ai dit déjà, dans une autre circonstance, que nous avions construits des vaisseaux à trop faible tonnage, vu que le pilotage était trop onéreux. Nous en avons un bon nombre de 124 tonneaux, pour éviter le pilotage, et ces vaisseaux ne sont pas d'un tonnage désirable. Le pilotage coûte environ $400 par année, et mieux valait désarmer les vaisseaux pour l'hiver que d'en avoir d'un tonnage plus fort et payer le pilotage. Je crois avoir été entendu déjà dans les salles de la chambre de commerce. On pourrait construire ces vaisseaux de 50 tonneaux de plus pour à peu près le même prix. Construits comme ils le sont aujourd'hui, ils ne peuvent aller au large et ils ne sont propres qu'au cabotage.

Q. Relativement à la compétence des capitaines à naviguer dans la baie, croyez-vous qu'il existe parmi ceux qui viennent assez fréquemment dans ce port, des capitaines qui soient, à votre avis, absolument compétents pour naviguer dans la baie sans l'aide de pilotes ?—R. Je crois qu'il y en a un très grand nombre.

Q. Croyez-vous qu'il soit très à désirer que tous les capitaines et les seconds ainsi compétents soient officiellement admis, même sous l'empire du système actuel, à agir comme pilotes eux-mêmes, ainsi que la chose se fait dans plusieurs ports du Canada ?—R. Je n'ai jamais songé à la chose à ce point de vue.

Au capitaine Smith :

Q. Les capitaines de vaisseaux qui viennent dans le port de Saint-Jean pourraient, en passant un examen égal à celui que passent les pilotes, obtenir un certificat ?—R. Je pense que cela ne serait que juste, même en supposant que le système actuel se continuât.

A M. Schofield :

Q. En supposant que le même système se continuât, croyez-vous opportun que l'on conférât des certificats à ces capitaines et à ces seconds ?—R. Je pense que ce

serait une très bonne chose pour eux, attendu que ces capitaines offriraient plus d'avantages aux armateurs, et ils trouveraient plus vite de l'emploi; il serait de leur intérêt de comprendre la baie, et il ne serait plus nécessaire d'employer un pilote, chose qui est obligatoire aujourd'hui. Je pense qu'il y a un bon nombre de ces hommes qui viennent dans le port.

Q. En supposant que le système du paiement obligatoire du pilotage se continuât, et que conséquemment le service maintînt un certain nombre de pilotes, croyez-vous que l'on dût exiger le paiement du pilotage uniquement d'une catagorie de vaisseaux ou de tous indistinctement?—R. J'ai souvent cru que le pilotage repose sur un calcul énorme, attendu qu'un petit vaisseau de 125 à 150 tonneaux paie autant de pilotage qu'un gros steamer, et cependant les moyens de logement du premier sont bien moins considérables. Si le pilotage doit être obligatoire, il devrait être calculé à mon avis d'après le tonnage brut du vaisseau, d'après ses moyens de logement, d'après son tonnage, et ce serait plus équitable; chaque tonne pourra ainsi gagner une somme proportionnelle; mais si vous exiger autant d'un petit vaisseau que d'un gros, la chose est beaucoup plus onéreuse pour le petit vaisseau.

Au capitaine Douglass :

Q. Exigeriez-vous les droits sur tout le tonnage d'un vaisseau sur lest?—R. Oui, à l'entrée et à la sortie, peu importe; c'est-à-dire que si le pilotage doit être obligatoire, calculez-le d'après le tonnage et non d'après le tirant d'eau. Je dis ce que je pense. Mon avis est d'exiger un certain taux, comme l'on fait pour le fonds des matelots malades, tant de la tonne.

A M. Schofield :

Q. Croyez-vous que cette liste doive embrasser les vaisseaux de toutes catégories?—R. Si vous en mettez quelques-uns mettez les tous. Vous pourriez partir d'un chiffre convenu, mettant de côté la catégorie d'un médiocre tonnage; l'exemption ne doit pas aller au delà de 125 tonneaux, ce qui serait amplement suffisant, attendu que ceux qui montent ces vaisseaux restent dans le port toute leur vie, ils ne s'éloignent pas. Si un capitaine ne peut gouverner un vaisseau au début, il prend à son bord un pilote et le paie à même sa propre bourse.

Q. Est-il présentement tenu de passer un examen pour devenir capitaine d'un de ces bateaux?—R. Je ne pourrais dire. Je crois qu'ils ont des certificats quelconques, ils sont tenus d'avoir un certificat de cabotage.

Q. Croyez-vous que le système de tonnage que vous approuvez doive s'appliquer aussi bien aux steamers qu'aux voiliers?—R. Je l'appliquerais à tous les vaisseaux, vapeurs comme voiliers.

Q. Exempteriez-vous une catégorie quelconque de steamers qui naviguent dans la baie?—R. S'il s'agit d'un steamer qui fait un commerce quotidien vous pourriez l'exempter pour un certain nombre de voyages, comme ils le font aux Etats-Unis; après qu'ils ont payé un certain nombre de voyages, ils sont exempts des droits pour le reste de l'année. J'ai remarqué l'autre jour, en ce qui regarde les steamers américains, qu'ils ont des pilotes qu'ils paient, et je ne vois pas pourquoi ils seraient appeler à payer des pilotes supplémentaires. Chaque steamer a deux ou trois pilotes à sa solde, et je ne vois pas pourquoi des steamers seraient tenus payer des droits de pilotage en sus de cela.

Q. L'on prétend qu'ils ne contribuent pas au maintien du système de pilotage dans ce port, mais qu'ils laissent toutes les dépenses retomber sur d'autres vaisseaux ici?—R. Si le gouvernement entend rendre le pilotage obligatoire, il devrait subventionner les pilotes comme il subventionne les vaisseaux qui ne peuvent gagner leur vie.

Q. Vous avez dit qu'à votre avis le pilotage devrait s'appliquer aux vaisseaux de toutes catégories et de tous tonnages, vous faites maintenant des restrictions?—R. Non, je dis que le pilotage ne devrait pas exister, et s'il y a deux ou trois pilotes à bord d'un vapeur je ne vois pas qu'il en faille d'autres, lorsqu'ils sont là pour faire la besogne et que le steamer les paie, et lorsque toute la différence consiste dans le fait qu'il a des pilotes de son choix.

Q. Ces pilotes ne sont pas des hommes de Sain-Jean ?—R. Ils peuvent naviguer dans le port de Saint-Jean.

Q. Ces steamers ne contribuent pas aux frais du pilotage dans ce port ?—Je n'aime pas le pilotage obligatoire, il constitue une lourde charge partout où il existe.

Q. Si l'on faisait disparaître la nature obligatoire du système, la plupart des difficultés s'évanouiraient ?—R. Oui, et il n'y aurait plus alors d'embarras, et ils pourraient établir un taux qu'ils jugeraient profitable pour eux, et un vaisseau qui en aurait besoin pourrait les prendre et les payer.

Au capitaine Douglass :

Q. Vous n'entendez pas dire que les pilotes établissent leurs propres prix ?—R. Ils pourraient faire leurs propres prix. Je veux dire que je n'assujétirais pas la chose à un système. Les pilotes pourraient régler l'affaire eux-mêmes et adopter un prix satisfaisant, et pour eux et pour les armateurs.

Au capitaine Smith :

Je ne pense pas qu'il y aurait des difficultés quant à cela, attendu que s'ils faisaient un prix trop élevé personne ne les prendrait. Il y aurait un prix connu ; ils n'auraient qu'un seul prix, et ils fixeraient le prix en ayant la besogne.

Q. Vous voulez dire tel prix, que chaque capitaine saurait ce qu'il à a payer ?—R. Oui, s'il prenait un pilote ce serait tant, et les pilotes auraient une échelle de prix, de manière que chaque pilote gagnerait une somme égale.

A M. Skinner :

Q. Comment expliquez-vous la baisse dans le fret du bois de sciage, sont-ce les droits de pilotage qui en sont la cause ?—R. Non, mais je crois que lorsque le fret a subi une telle baisse un vaisseau ne peut payer autant de pilotage aujourd'hui qu'il en payait alors que le prix du fret était meilleur.

Q. Est-ce que le prix de six louis n'est pas un prix de marée haute ?—R. Oui, et 25 à 40 schellings est le prix du reflux.

Q. La grande cause déterminante de la baisse des prix a été la concurrence dans le commerce maritime ?—R. Certainement, cela est admis. Je n'entreprendrai pas de dire quoi que ce soit contre cela. Les pilotes comme les autres devraient déduire leurs prix en proportion de ce qu'un vaisseau gagne.

Q. Lorsque survinrent les vaisseaux de gros tonnage au Nouveau-Brunswick, est-ce qu'il n'y eut pas une sorte de fièvre, et est-ce que des personnes sans expérience dans le commerce maritime ne placèrent pas des fonds dans ce commerce, poussant la chose à outrance ?—R. Je crois moi-même que ce qui détermina la baisse fut le fait que des vaisseaux en fer pouvaient se construire à beaucoup meilleur marché que des vaisseaux en bois, ce qui diminua jusqu'à un certain point le tonnage dans notre port et fit baisser le prix du fret, de sorte qu'on est obligé de faire des économies pour que les deux bouts se rencontrent. Je ne sais comment les navires en fer ont créé une baisse dans le commerce. Je crois que la moitié de cette baisse est pleinement due au fer.

Q. Quelle est la cause de l'autre moitié ?—R. Nous pourrions avoir ici une meilleure catégorie de vaisseaux, n'était-ce l'énormité du pilotage. Je crois que l'autre moitié est en partie due au pilotage.

Q. Dans quelle proportion le pilotage y compte-t-il ?—R. Il ne s'est pas construit de vaisseaux récemment dont la construction ait été gênée par le pilotage. Je veux dire des vaisseaux de 200 et de 250 tonneaux.

Q. En dépit du pilotage, n'y a-t-il pas assez de vaisseaux pour faire le commerce du port ?—R. Il n'y a pas assez de nos propres vaisseaux, il nous faut aujourd'hui recourir aux vaisseaux américains.

Q. Les Anglais en sont indirectement les armateurs ?—R. Peut-être bien.

Q. Vous savez que telle est la vérité ?—R. Je ne voudrais pas dire cela ici, attendu qu'à mon avis la chose n'a aucun rapport à la question.

Au capitaine Douglass :

Q. Vous considérez que le pilotage est présentement préjudiciable aux petits vaisseaux ?—R. Je pense que le pilotage livre aux Etats-Unis les intérêts de notre port. Si les sujets anglais sont propriétaires de vaisseaux américains c'est parce qu'ils peuvent avoir une meilleure catégorie de vaisseaux pour leur argent et que leur marché n'est pas autant entravé là qu'ici.

A M. Skinner :

Q. Ceci n'atteint pas les vaisseaux soumis au pilotage ?—R. Les Américains ont l'avantage de faire le cabotage sur leurs propres côtes, tandis que des vaisseaux anglais ne le pourraient pas.

Q. Est-ce que les vaisseaux américains n'ont pas sur les vaisseaux anglais l'avantage de pouvoir faire le cabotage entre deux points dans les Etats-Unis sans être tenu d'avoir des certificats pour les seconds et les capitaines, comme on le fait ici, et joint à cela la faculté d'obtenir des assurances à meilleur marché ?—R. Je ne connais pas cela.

Q. En supposant qu'un vaisseau serait construit à 174 tonneaux au lieu de 124, combien de fret supplémentaire prendrait-il dans un voyage ?—R. Soixante-quinze tonneaux de houille. Il pourrait en obtenir $75, mais règle générale ils reçoivent 60 à 70 centins le tonneau. Je n'ai pas eu dernièrement d'affaire en matière de vaisseaux, je les ai tous vendus.

Q. Quelle quantité de bois en plus pourrait-il transporter ?—R. Il ne prendrait pas beaucoup plus de bois. Ils sont construits de telle façon qu'ils prennent un chargement plus fort sur le pont que dans la cale.

Q. En supposant qu'on les construirait à 174 tonneaux, vous dites qu'ils ne transporteraient guère un plus fort chargement ?—R. Non, attendu qu'ils auraient la même forme qu'ils ont aujourd'hui, et ils ne seraient pas propres à la mer pour aller au large. Si nous pouvions les construire de 50 tonneaux plus gros pour à peu près le même prix que nous coûtent ces petits vaisseaux, si on les construisait dans ces proportions ce seraient des vaisseaux propres à la mer.

Q. Connaissez-vous quelque chose du mesurage des vaisseaux de 124 tonneaux ?—R. Oui.

Q. Est-il à votre connaissance que, lorsque l'on construit des vaisseaux de 124 tonneaux, on les ferme à l'intérieur au-dessus du bois de charpente, et qu'une fois le vaisseau en route on enlève le tout, augmentant ainsi le tonnage du vaisseau ?—R. Je n'ai jamais rien entendu dire de la sorte, et j'y vis depuis l'âge de 12 ou 13 ans. Quiconque mesure un vaisseau peut dire s'il est fermé ou non au-dessous des baux, à moins qu'il ne connaisse pas son métier, et je pense que M. Barbour peut distinguer entre un bordage et une planche.

Q. J'ai dans la main un rapport de la douane. Parlant d'abord de l'*Osceola*, dont le tonnage inscrit est de 123 tonneaux et qui a transporté 298 tonneaux de 2,000 livres ; j'ai aussi le rapport de la douane sur le *Marion*, dont le tonnage inscrit est de 149 tonneaux et qui en transporte 280 ; aussi le rapport sur le *Pifetta*, dont le tonnage inscrit est de 135 tonneaux et qui en a transporté 272, poids mort. Vous voyez par là que les deux vaisseaux dont le tonnage inscrit était moindre que 125 tonneaux ont transporté autant, sinon plus, que l'autre dont le tonnage inscrit est de 149 tonneaux ?—R. Vous voulez plutôt dire que le tonnage de deux d'entre eux était au delà de 125 tonneaux.

Q. Ce sur quoi je désire attirer votre attention est que la goélette de 123 tonneaux transporte plus que la goélette de 149 tonneaux ?—R. Oui.

Q. Le vaisseau de 149 tonneaux a transporté 280 tonneaux et celui de 123 en a transporté 297 ?—R. Je ne connais pas les vaisseaux en particulier, mais l'*Osceola* me paraît être celui de Willard Smith ; a-t-il été mesuré dans la Nouvelle-Ecosse ?

Q. Est-ce que cela ne démontre pas que ces vaisseaux de 123 tonneaux ne tombent pas, comme on le prétend, dans la catégorie des vaisseaux ayant droit à l'exemption, dans ce sens que vous pouvez construire des vaisseaux de 123 tonneaux

et non seulement vous soustraire au pilotage mais transporter aussi une cargaison aussi forte qu'un vaisseau plus gros ?—R. Oui, à cause de la façon dont ils sont construits et à cause de leur forme; tout de même cela n'en fait pas d'aussi bons vaisseaux propres à la mer. Voici ce que j'ai voulu dire en parlant des vaisseaux de la Nouvelle-Ecosse, c'est qu'à la Nouvelle-Ecosse ils déduisent une bonne partie du tonnage que l'on ajoute ici. Dans un vaisseau mesuré à la Nouvelle-Ecosse tout l'espace que comprend la cabine est déduit, ce qui rend son tonnage net plus faible qu'ici. Un bon nombre de nos vaisseaux sont maintenant mal mesurés sous l'empire de la nouvelle loi; elle réduit notre tonnage; ce système a été inauguré dans la Nouvelle-Ecosse puis adopté dans le Nouveau-Brunswick; ceci explique une bonne partie de la différence et la forme des vaisseaux explique le reste. Un vaisseau étroit et profond ne transporte pas autant qu'un vaisseau large et plat. L'un est un vaisseau plus large mais pas aussi profond que le *Marion.*

Q. Tout ce que je veux établir est ceci, c'est que les vaisseaux qui sont inscrits dans la catégorie des 125 tonneaux ne sont pas frappés de l'incapacité que les gens ici leur attribuent, et qu'ils forcent la note ?—R. Ils forcent la note de deux manières, le vaisseau en question est peut-être désarmé durant trois mois en hiver, tandis que s'il était construit dans une autre forme, il pourrait aller gagner quelque chose au cabotage. Il est désavantageux pour eux de désarmer en hiver. On devrait permettre de construire les vaisseaux dans les proportions convenant le mieux à toutes les fins, et si l'on pouvait les construire de 50 tonneaux de plus et ne pas avoir à payer le pilotage, ils donneraient de l'ouvrage aux gens toute l'année au lieu de ne les employer que neuf mois. Une bonne manière serait d'abolir le pilotage complètement, et il n'y aurait plus de récriminations.

Q. Cette remarque s'appliquerait au fonds des marins malades, aux droits de phare et à tout cela ?—R. Il y a eu un temps où les capitaines gagnaient de meilleurs salaires qu'aujourd'hui.

Q. Je vous demande si cette remarque s'appliquerait aux droits de phare, aux fonds des marins malades et aux droits de port en général ?—R. Je le croirais, attendu que je ne crois pas qu'ils aient été modifiés. J'ai entendu dire ce matin que le pilotage a été augmenté.

Q. Pensez-vous que l'on devrait aussi rendre volontaires les contributions au fonds des marins malades—supposez que vous pourvoyiez vous-même au soin de vos propres marins, serait-ce vous faire une injustice que de vous taxer pour cet objet ?—R. Ceci est une taxe de l'état. Voulez-vous me faire dire que je m'objecterais à cela ? Je n'ai pas d'objection à faire des contributions pour maintenir le fonds des marins malades, parce que je désire qu'il existe un bon refuge pour les matelots auxquels il arrive malheur.

Q. Est-ce que le même principe ne s'applique pas aux pilotes ?—R. Non.

Q. Vous devez donc être guidé par le fait que ce n'est pas nécessaire ?—R. Je ne sache pas qu'il soit nécessaire de les maintenir.

Q. Les pilotes, à votre avis, ne sont pas nécessaires au port ?—R. Je n'ai pas dit cela; je pense qu'ils sont parfois nécessaires au port.

Q. Qu'entendez-vous par cela ?—R. Lorsque des étrangers viennent ici.

Q. Avez-vous d'autres raisons ?—R. C'est à peu près la raison principale de leur nécessité, ou bien encore, ils sont nécessaires dans le cas où quelqu'un requerrait leurs services.

Q. Est-ce que tous ne requerraient pas leurs services à moins d'avoir une connaissance suffisante pour s'en dispenser ?—R. L'étranger n'acquiert pas la connaissance des lieux jusqu'à ce qu'il ait appris à connaître le port, il est, d'une certaine façon, étranger au port.

Q. S'il est nécessaire d'avoir une expérience de cinq ans pour faire un bon pilote, est-ce qu'un capitaine serait un bon pilote pour son propre vaisseau avant d'avoir fait cinq années d'apprentissage ?—R. C'est selon les hommes, certains en bien moins de temps que cela seraient aussi capables que d'autres durant toute leur vie. Je ne connais pas ce qu'est le système d'examen, mais un homme devrait être en état de subir les examens et d'avoir l'expérience nécessaire. On lui demanderait

combien de fois il est allé à tel et tel lieu, s'il sait où est ce rocher, s'il pourrait aller l'indiquer; en un mot il lui faudrait avoir l'expériance, je suppose.

Q. Hier un capitaine a dit qu'il était entré dans le port et qu'il en était sorti une centaine de fois, mais qu'il préférait avoir un pilote, parce qu'il appartient aux pilotes d'avoir la connaissance des lieux?—R. Ceci démontre que s'il y avait des pilotes ils auraient de la besogne, et ceci fait voir aussi que les hommes intelligents aimeraient à avoir l'aide des pilotes. J'ai dit à mes capitaines de toujours prendre un pilote lorsqu'ils en ont besoin.

Q. Si je comprends, vous n'adopteriez pas un système absolument libre, et vous ne laisseriez pas les pilotes exiger ce qu'ils pourraient obtenir, tout comme les hommes d'affaires?—R. Je le ferais s'ils le voulaient. Je mettrais la chose entre les mains des pilotes.

Q. C'est là votre manière de voir?—R. Mon avis est de mettre la chose entre les mains des pilotes, et ils pourraient régler cela lui-même, à leur satisfaction. Que les pilotes règlent leurs propres affaires, voilà ce que je dis.

Q. Qu'ils prennent tout ce qu'ils peuvent ou aussi peu qu'ils le peuvent?—R. Oui, je mettrais l'affaire entre leurs mains.

Q. Une de vos objections est que le pouvoir de choisir un pilote est mauvais?—R. Oui.

Q. Supposez que vous envoyiez votre vaisseau à un port étranger, réclameriez-vous le droit de permettre à votre capitaine d'examiner le pilote qui se présente à son bord, et s'il ne l'aime pas d'en demander un autre?—R. Non, lorsque nous sommes à Rome nous faisons comme à Rome.

Q. Lorsque vous dites qu'à votre avis il y aurait des pilotes en abondance sous l'empire d'un système libre, c'est plutôt le résultat d'une conjecture que de la réflexion? R. Je crois qu'il y aurait un grand nombre de pilotes.

Q. Vous n'avez rien sur quoi vous appuyer pour cela, mais étant donné que vous êtes libre-échangiste vous partez de là pour tirer cette conclusion?—R. Libre à vous d'expliquer la chose comme cela. Je pense que les pilotes resteraient à s'occuper de leur métier, que ce soit le libre-échange ou tout autre commerce à votre choix. Ils s'occuperaient de leur métier avec autant de fidélité qu'ils le font aujourd'hui. Je pense qu'un vaisseau venant de l'île pourrait héler un pilote; et lorsqu'il voudrait un pilote il essayerait d'en avoir un. Je crois qu'il y a pour eux moins de besogne à faire. Je laisserais au capitaine de dire s'il veut avoir un pilote ou non.

Au capitaine Douglass:

Q. Si j'étais armateur et que je fusse en présence de deux hommes, l'un capitaine savant et l'autre également savant, j'emploierais celui qui connaîtrait les lieux comme pilote et laisserais aller l'autre, attendu que je pourrais sans crainte éluder absolument le pilotage, est-ce là ce que vous entendez?—R. Oui, c'est exactement ce que je ferais, parce qu'alors j'aurais le pilote à bord, peu importe le temps. Les pilotes tout comme les autres disparaissent; il y en a un peu moins que dans le passé, à mesure que le métier diminue les pilotes diminuent; mais de nouveaux pilotes surgiraient aussi vite que le besoin s'en ferait sentir.

Q. Dois-je comprendre que vous ne pensez pas que la question d'assurance subit l'effet de la question de pilotage, ou que l'on ne tient absolument aucun compte de la question du pilotage lorsqu'on assure un vaisseau?—R. Je n'y ai jamais beaucoup songé, mais quant à moi j'ai toujours été prêt à prendre le risque, parce que je sais qu'on peut toujours avoir des pilotes et que l'offre et la demande les feront surgir. Je crois que là où l'on a besoin de pilotes l'on en trouvera, et il sera de leur intérêt d'y être, et de bons pilotes se trouvent dans toutes les parties du monde.

Q. Je désirerais m'assurer si l'abolition du système obligatoire du pilotage ferait hausser les prix d'assurance sur les vaisseaux, du moins pour ce que vous en savez? —R. Je ne le crois pas.

A M. Schofield:

Q. Relativement à la question que M. Skinner vous a posée, si je vous comprends bien, votre avis est que si l'on abolissait le système obligatoire la chose se réglerait

d'elle-même et qu'on aurait tous les pilotes dont on aurait besoin, et qu'on trouverait en matière de service des pilotes tout ce qu'il faudrait?—R. Oui, je le crois.

Q. Les capitaines devenus compétents seraient en état de se dispenser des dépenses d'un pilote, est-ce qu'il ne serait pas avantageux pour les affaires qu'il en soit ainsi?—R. Je viens précisément de le dire à M. Skinner. S'il y a deux capitaines et qu'un soit un pilote accompli, je serais certain d'avoir un pilote à bord en l'ayant, et je lui donnerais un plus fort salaire s'il était capable de faire davantage.

Q. Un seul ferait ce qui exige aujourd'hui deux hommes?—R. Oui, cela diminuerait les dépenses du vaisseau, tout en vous donnant la consolation de savoir que votre vaisseau est plus en sûreté; la concurrence pourrait mieux se faire et ce serait un avantage pour le négociant. L'idée est de se dépouiller d'autant de charges que possible, attendu que plus vous ferez disparaître de charges plus le commerce en bénéficiera.

Q. Vous avez pris de l'assurance sur vos vaisseaux?—R. Un peu.

Q. Lorsque vous avez pris de l'assurance, l'agent assureur ne vous a-t-il jamais demandé si vos vaisseaux allaient ou non avoir des pilotes?—R. Jamais à ma connaissance. Je ne me rappelle pas que la chose ait été insérée dans mes polices d'assurance.

Q. Vous ne croyez pas alors que cette question ne préjudicie jamais à l'assurance?—R. Pas à ma connaissance.

Q. Relativement aux vaisseaux en question, en ce qui regarde leur tonnage et leur contenance pour le transport de la houille, n'est-il pas vrai qu'à votre connaissance il y a une très grande différence dans les moyens de transport des vaisseaux, que deux vaisseaux du même tonnage ne transportent pas nécessairement toujours la même quantité?—R. Très rarement. Il y a une très grande variante alors. Tous ces vaisseaux viennent de New-York à Saint-Jean.

Q. N'est-il pas vrai que certains vaisseaux peuvent transporter des cargaisons d'un poids mort plus fort que d'autres?—R. C'est selon la forme du vaisseau.

Q. N'est-il pas vrai que certains vaisseaux peuvent transporter une plus forte cargaison parce qu'ils sont plus profonds que d'autres?—R. Oui.

Q. Ne pourrait-il pas arriver que certains vaisseaux dont le chargement augmente le tirant d'eau, courussent plus de risque que d'autres?—R. Cela dépend d'avantage de la coque du vaisseau; puis le mesurage des vaisseaux de la Nouvelle-Ecosse et la réduction des cabines du pont, etc., font une différence.

Q. Vous avez dit que des vaisseaux de 125 tonneaux réaliseraient $45 de plus sur la quantité supplémentaire de fret qu'ils transporteraient?—R. Oui.

Q. Vous n'avez pas voulu dire que ce serait $45 de profit?—R. Pas de profit du tout, attendu que revenant le vaisseau serait sur lest; ils pourraient tout aussi bien y mettre une cargaison.

Au capitaine Douglass :

Q. Vous avez prétendu que le pilotage ne devrait pas être obligatoire?—R. Oui.

Q. Vous savez qu'on maintient un corps nombreux de pilotes?—R. Oui.

Q. Bon nombre de ces gens exercent cet état depuis plusieurs années. En appuyant le pilotage libre, proposez-vous de renvoyer tous ces hommes sans prendre de dispositions à leur égard?—R. Je ne sais quels en seraient les détails.

Q. N'avez-vous jamais songé à ce qu'on ferait de ces pilotes?—R. La chose irait d'elle-même, précisément comme ils ont fait lorsqu'ils ont aboli la Chambre Haute, ils ne devraient pas attendre que tous meurent.

Q. Par un système libre vous enlevez la subsistance de leurs familles?—R. C'est vrai, j'ai peu songé à cela; il faudra qu'un changement se fasse tôt ou tard. Donnez leur un ou deux ans avant la mise en vigueur du nouveau système, et durant cette période ils auront le temps de se préparer, il survient toujours de plus anciens.

Q. Est-ce que les armateurs qui ont demandé une modification sont disposés à présenter quelque chose à l'égard du règlement de cette question?—R. Je ne sache pas réellement que j'aie quelque chose à présenter ou quelque chose à dire sur ce point particulier.

Q. C'est une chose à examiner?—R. Oui; je ne vois pourquoi l'on devrait mettre sur les épaules des armateurs quoi que ce soit dans ce sens.

A M. Jarvis:

Q. Vous faites depuis longtemps du commerce maritime dans ce port?—R. Oui.

Q. A vos débuts il se construisait un grand nombre de navires?—R. Oui.

Q. Il y avait un grand nombre de calfats, de charpentiers et autres qui trouvaient de l'emploi dans cette industrie?—R. Oui.

Q. A-t-on pourvu à ces ouvriers lorsque cette industrie est tombée et que l'on a cessé de construire des navires?—R. L'on ne fit rien que je sache.

Q. Que sont-ils devenus?—R. Ils se sont tirés d'affaire eux-mêmes.

Q. Une proportion considérable de leur industrie disparut?—R. Oui; l'on ne prit pas un aussi grand nombre d'apprentis.

Q. Est-ce que les plus actifs ont persisté dans leur industrie, ont-ils continué à exercer leur métier, ou ont-ils fait autre chose?—R. Quelques-uns persistèrent et d'autres firent autre chose.

A M. Skinner :

Q. La plupart allèrent aux Etats-Unis?—R. Ce fut à cause du fait que l'industrie du pays s'éteignait et non à cause des armateurs.

A M. Jarvis:

Q. Savez-vous que la plupart allèrent aux Etats-Unis?—R. Je sais que quelques-uns y allèrent. J'ai entendu parler du fonds des pilotes.

Q. C'est un fonds absolument réservé aux pilotes, et les armateurs n'auraient aucun titre à ce fonds?—R. Je le croirais. Je ne sache pas que les armateurs n'y aient aucun titre.

Q Supposez que ce fonds n'existe pas et que ces hommes soient employés dans une certaine industrie, y aurait-il, à votre idée, une raison pour que ces hommes, alors que cette industrie s'éteint, soient dans une position différente que les charpentiers de navires?—R. Je ne vois pas moi-même de raison.

Q. Quant aux veuves et aux infirmes, et quant à ceux qui sont incapables de pourvoir à leurs propres besoins, il y a un fonds pour cet objet?—R. Oui.

Q. Il n'y avait pas un pareil fonds dans le cas des armateurs?—R. Non; pour moi, un pilote et un capitaine sont absolument sur le même pied. Tant qu'un pilote peut avoir du travail, il en a, et s'il ne peut avoir de la besogne comme capitaine, il dirige son attention à d'autres choses. Les charpentiers, les calfats et autres apprennent leurs métiers, et dès qu'ils sont compétents ils trouvent de l'emploi, et lorsqu'ils ne sont pas compétents, ils ne trouvent pas d'ouvrage.

Q. Mettant de côté la question des veuves et des orphelins, et les infirmes aux besoins desquels on a pourvu, la loi ordinaire de l'offre et de la demande régirait la chose. Si vous étiez lancé dans une affaire et qu'elle vous manquât, vous vous lanceriez dans une autre?—R. Oui.

Q. Prétendriez-vous alors que la société dût vous trouver des moyens d'existence sans savoir si vous pourriez ou non faire autre chose?—R. Non; je comprendrais qu'il serait de mon devoir de me tirer d'affaire moi-même.

Q. Mais relativement à ceux qui, jusqu'à un certain point, se trouvent cloués sur place en raison du fait qu'ils ont accompli leur apprentissage, vous jugeriez juste que certaines dispositions soient prises pour eux?—R. S'il s'agissait de moi, je trouverais très malheureux de m'être lancé dans cette affaire, et il faudrait me mettre à autre chose. Je ne croirais pas que la société dut me faire vivre parce que j'aurais commis une erreur au début de mon existence.

Q. Tout de même, vous croiriez qu'il aurait certain titre auprès de la société?—R. Je ne sache pas qu'il aurait un titre quelconque. Cela me fait l'effet de gens qui, une fois devenu inutiles, se trouvent dans l'obligation de compter sur leurs amis.

Q. Etes-vous au fait du commerce maritime là où le pilotage est absolument obligatoire?—R. Non; je n'ai aucune expérience à cet égard. Je ne connais pas de port où l'on est tenu de prendre un pilote, mais l'on est parfois tenu de payer pour ce service. Le paiement des droits de pilotage est obligatoire en Canada.

Q. J'ai cru comprendre que vous disiez que vous favorisiez le commerce libre en matière de pilotage, et que vous préfériez un système libre au système obligatoire?—R. Je ne me rappelle pas l'avoir dit, mais je le dis maintenant.

Q. Voici ce que je désire savoir : vous avez dit que des deux systèmes, du système obligatoire et du système libre de pilotage, vous préféreriez le dernier au premier?—R. Oui, je préférerais le système libre au système obligatoire.

Q. Des trois systèmes, soit le système actuel, le système absolument libre ou le système libre joint au fait qu'il n'y aurait pas de coercition, lequel préféreriez-vous?—R. Sans avoir plus de temps pour y songer, j'adopterais, je suppose, le système accompagné d'un tarif quelconque, d'un tarif raisonnable, de manière que, si le capitaine et le pilote venaient en contact et qu'il y eût divergence entre eux, les choses seraient disposées de telle façon que s'il n'y eut pas de marché arrêté, on saurait quel est le plus haut chiffre que le pilote peut exiger. Sous l'empire d'un système de ce genre dans ce port-ci, je pense que les pilotes trouveraient une somme raisonnable d'ouvrage.

A M. Schofield :

Je n'ai jamais su que les pilotes étaient tenus d'aller n'importe où.

Q. Vous désirez dépouiller le système de pilotage de toute coercition?—R. Oui.

Q. Et vous dites : je veux être libre de vous employer, être libre de toute contrainte de vous employer ou de vous payer toute contribution?—R. Oui, je veux la liberté pour tous.

Q. Et vous pensez que s'il doit y avoir un impôt, cet impôt ne doit pas retomber sur la navigation, mais sur la population du port?—R. J'ai dit cela dans ma réponse il y a un instant, c'est-à-dire que s'il faut les faire vivre, on ne doit pas taxer la navigation pour cela, mais que le gouvernement, ou que quiconque croit qu'il faut les faire vivre, en paie la façon, ou encore quiconque croit de son devoir de le faire.

Au capitaine Douglass :

Q. Ceci est en réponse à la question que je posais relativement aux dispositions à prendre pour les pilotes à l'avenir?—R. Même si le pilotage obligatoire était aboli, je pense que les pilotes gagneraient encore très bien leur vie.

A M. Schofield :

Q. Vous ne croyez pas qu'un commerce particulier soit chargé du soin des pilotes?—R. Oui, ou une classe quelconque de personnes.

Q. Mais il n'y a pas de motif valable pour que ce groupe favorisé soit à la charge du commerce maritime?—R. Non.

Q. Vous dites : si vous voulez travailler pour nous, très bien ; nous allons veiller à nos intérêts et faire un marché aussi avantageux que possible, de même que vous pourrez veiller à vos intérêts?—R. S'il ne restait plus qu'un seul vaisseau, est-ce que ce vaisseau unique serait appelé à maintenir tous les pilotes?

Au capitaine Smith :

Q. Voudriez-vous, en aussi peu de mots que possible, nous faire part de votre manière de voir quant à l'avenir des pilotes?—R. Ainsi que je l'ai déjà dit, je pense que les pilotes trouveraient une somme raisonnable d'ouvrage ; mais il est probable qu'il n'y aurait pas autant de pilotes qu'aujourd'hui, sous l'empire d'un système libre ; mais un certain nombre abandonnent le métier, tout comme les charpentiers de navire et les calfats ; il y a une certaine somme de travail à faire et les hommes qu'il faut pour l'accomplir, et si des industries disparaissent les jeunes gens dirigent leur attention ailleurs ; les pilotes peuvent diriger leur attention à autre chose et apprendre à devenir des capitaines de vaisseaux.

Q. Croyez-vous qu'il y aurait un nombre suffisant de pilotes pour les besoins du port?—R. Oui, je le crois, et je ne pense qu'aucun des pilotes souffrirait.

A M. McLean:

Q. Vous ne croyez-pas le pilotage dans la baie nécessaire?—R. Non, je ne le crois pas nécessaire.

Q. En conséquence, votre avis contre le pilotage obligatoire s'appuie sur ce fait, c'est-à-dire que le pilotage dans la baie n'est pas nécessaire, et qu'un capitaine ne requiert un pilote que s'il entre dans le port?—R. Oui, c'est à peu près cela, je crois.

Q. Navez-vous jamais été dans la baie, vous-même?—R. Oui, plusieurs fois. La première sois que j'y ai été c'était il y a vingt-cinq ans. Nous avons pris le pilote jusqu'à l'île.

Q. Quand avez-vous fait le voyage subséquent?—R. J'ai fait ensuite un autre voyage et je suis allé aux Antilles dans le *Seaquest.*

Q. Avez-vous une connaissance pratique des dangers de la baie de Fundy?—R. Oui.

Q. Existe-il, à votre connaissance, des dangers dans la baie de Fundy, à l'entrée?—R. Par le chenal du sud?

Q. De l'embouchure à l'île aux Perdrix, connaissez-vous des points dangereux dans la baie?—R. Si vous passez par le chenal du nord il y a les Loups droit dans le chemin, et il faut y veiller.

Q. Vous ne pourriez pas amener vous-même un vaisseau sans connaître les lieux?—R. Si je m'y trouvais et que j'eusse ma carte, je tenterais la chose.

Q. Vous seriez sûr de votre vaisseau avant d'y monter?—R. Non.

Q. Vous croyez qu'on devrait abolir le pilotage obligatoire et qu'il n'y a pas de dangers dans la baie de Fundy?—R. Je pense qu'un bon capitaine peut y naviguer.

Q. La raison pour laquelle on devrait abolir le pilotage obligatoire est qu'à votre avis il n'y a pas de danger particulier à naviguer dans la baie de Fundy et qu'il n'y a pas lieu de prendre un pilote jusqu'à ce que le vaisseau arrive à l'île aux Perdrix; je veux avoir une réponse, oui ou non?—R. Parfois vous ne pouvez répondre oui ou non. Je ne puis répondre oui ou non à cette question.

Q. Vous avez dit, il y a un instant, que ce qui vous faisait croire que le pilotage obligatoire n'était pas nécessaire était que la baie de Fundy est sûre, et que vous n'avez pas besoin de pilote avant d'arriver à l'île aux Perdrix?—R. Je crois, dis-je, qu'un bon capitaine peut sans danger amener son vaisseau jusqu'à l'île aux Perdrix, et sans se servir d'un pilote.

Q. Bien qu'il soit étranger à la baie?—R. Oui, bien qu'il soit étranger à la baie.

Q. Supposez qu'il y eût de la brume, il lui faudrait un pilote?—R. Il arrive sans pilote dans la brume attendu qu'alors il ne peut en avoir un. S'il peut arriver dans la brume sans pilote parce qu'il ne peut en trouver un, pourquoi, sans en avoir, ne pourrait-il pas arriver dans le beau temps.

Q. Croyez-vous qu'un capitaine étranger aurait besoin d'un pilote en temps de brume dans la baie, ou pourrait-il se tirer d'affaire sans cela?—R. Mon avis est qu'un étranger prendrait un pilote et je l'ai dit déjà. Il prendrait un pilote s'il pût en trouver un, mais s'il ne le pouvait, il pourrait, je pense, remonter la baie sans difficulté.

Q. La brume survenant, croyez-vous qu'un vaisseau étranger devrait avoir un pilote, ou se tirerait-il aussi bien d'affaire sans pilote?—R. Je pense qu'il serait mieux avec un pilote, mais il pourrait très bien se rendre sans lui. Il lui faudait exercer un peu plus de vigilance, mais je pense qu'il arriverait sans difficulté. Il se servirait de sa carte. Chaque fois que j'ai voyagé dans la baie, on pouvait se servir d'une carte, et j'y suis allé plusieurs fois.

Q. Vous ne feriez pas prévaloir votre avis à l'encontre de l'avis d'un homme bien au fait de cette question?—R. Non, mais je voudrais savoir la somme de ses connaissances. Si je constatais qu'il n'en connût pas grand'chose, je ne donnerais guère pour son avis.

Q. Croyez-vous que votre avis vaut cinq sous sur le pilotage obligatoire dans la baie de Fundy?—R. Je le crois.

Q. Vous n'avez jamais essayé d'amener un vaisseau ?—R. Non ; je connais quelque chose à l'endroit des marées. J'ai peut-être passé cent cinquante fois dans le chenal du nord et dans les environs.

Q. Dites-moi ce que vous connaissez des marées dans la baie ?—R. Les marées montent durant six heures et baissent durant six heures.

Q. Il est dit ici, dans les instructions pour la marche, qu'un vaisseau devrait prendre un pilote, et après avoir entendu lire cela, persistez-vous à croire qu'il n'est pas nécessaire pour un vaisseau étranger de prendre un pilote ?—R. J'ai dit qu'à mon avis, un vaisseau étranger qui arrive prendrait un pilote.

Q. Si le pilotage obligatoire était aboli, recommanderiez-vous à votre capitaine de prendre un pilote à l'embouchure de la baie ?—R. Tout cela dépendrait du vent. Je lui dirais d'agir au meilleur de sa connaissance.

Q. Si tous les capitaines qui ont rendu témoignage ici jugeaient un pilote nécessaire, changeriez-vous d'avis et croiriez-vous un pilote nécessaire ?—R. Si un capitaine jugeait la chose nécessaire il pourrait prendre un pilote. Je m'en remettrais au capitaine.

Q. Il est très facile d'apprendre à naviguer dans la baie de Fundy, est-ce là votre avis ?—R. Plusieurs voyages suffiraient pour apprendre à arriver dans la baie dans une direction. Certains capitaines apprendront plus vite que d'autres. Je ne pense pas qu'un homme devrait être tenu de faire un apprentissage d'un certain nombre d'années pour apprendre quelque chose. Je pense qu'un vaisseau paie ses taxes dans tous les ports qu'il visite.

Q. A votre avis il ne devrait pas y avoir de droits de quaiage ?—R. Non, si un homme a un quai et que vous vous en servez, vous aurez à payer pour ce quai tout comme vous payez le loyer de votre maison. Il serait avantageux d'avoir ici des quais libres, si quelqu'un voulait bien en entretenir gratuitement pour vous.

A M. Skinner :

Le gouvernement qui enlève la loi des mains des pilotes devrait pourvoir à leur égard, s'il faut prendre des mesures à cet effet. Je dirais qu'on ne devrait prendre aucune disposition dans ce sens si j'avais à répondre oui ou non à cette question.

A M. Schofield :

Q. J'ai déjà dit qu'à mon avis un armateur ne devrait pas être plus tenu de prendre soin d'un pilote que d'un capitaine.

JOHN THOMPSON est entendu :

Au capitaine Smith :

Q. Vous êtes armateur au port de Saint-Jean ?—R. Oui, et associé de la maison William Thompson et Cie. J'ai entendu le témoignage de M. Merritt.

A M. Schofield :

Q. Auriez-vous l'obligeance de dire à cette commission ce que vous pensez du présent système de pilotage dans ce port, si vous l'approuvez ou non, et à quel égard vous vous y objectez ?—R. Ma position est celle-ci, que dans le passé j'ai toujours été un ferme adversaire du pilotage obligatoire, mais après avoir entendu les témoignages et les avoir lu dans les gazettes, mes convictions ne sont pas aussi enracinées aujourd'hui qu'elles l'étaient avant cette enquête, et voici l'attitude que je prends maintenant : si le système de pilotage peut à l'aide de pilotes compétents sous l'empire d'un système libre se maintenir aussi bien qu'aujourd'hui, j'appuierais encore vigoureusement l'abolition du système obligatoire, mais d'un autre côté, si le service

doit s'affaiblir et que les pilotes ne porteut plus, comme aujourd'hui, le même intérêt à aller à la rencontre des vaisseaux, alors surgit la question de savoir s'il serait opportun de suspendre le pilotage obligatoire. Je veux dire que je suis quelque peu indécis. Pour ce qui est de nos propres vaisseaux nous ne prenons pas de pilotes. Nous préférerions les voir arriver ici sans prendre de pilote, et nous serions prêts à en courir le risque, mais lorsqu'il s'agit des vaisseaux étrangers qui viennent ici, il est bon de savoir s'il ne serait pas dans l'intérêt du port d'avoir des pilotes pour les conduire sains et saufs au port.

Au capitaine Smith:

Je sais que nos capitaines ont fréquemment remonté et descendu la baie, et ils savent que nous avons des assurances, et si, dans la brume, ils peuvent suivre leur route, ils le font, mais ils ne courraient pas de risque. Je crois que dans le beau temps n'importe quel vaisseau peut arriver.

Q. Lorsqu'ils rencontrent des pilotes dans la baie, vos capitaines les prennent-ils?—R. Pas en amont de la baie, mais s'ils entrent à Saint-Jean ils prennent un pilote, parce qu'ils sont obligés de payer quand même; mais à la sortie ils ne prennent jamais de pilotes après avoir quitté l'île aux Perdrix. Ils n'en prennent jamais à notre connaissance; l'autre jour, toutefois, un capitaine en a pris un malgré nos instructions.

Q. Dans pareilles circonstances vous ne pourriez l'en empêcher?—R. Non, mais il paie à même sa bourse. C'est le capitaine Donald qui, l'autre jour, en a pris un malgré nous, et il le paie à même sa bourse.

Q. Je suppose que vous avez vu cette liste de ports où il n'existe pas de pilotage obligatoire?—R. Oui, certains d'entre eux sont des ports considérables et d'autres des ports de moindre importance.

Q. Quel effet la chose produit-elle sur votre esprit?—R. Différents ports ont différentes idées, de même que ceux qui en ont la direction.

Au capitaine Douglass:

Q. Vous ne vous opposez pas à l'abolition du pilotage obligatoires l'on maintient un corps de pilotes compétents?—R. J'exprime la chose d'une autre façon. Si j'avais la certitude qu'on pût maintenir un bon système, je n'objecterais pas à l'abolition, je préfèrerais l'abolition en pareil cas.

A M. Schofield:

Q. En tenant compte de ce qui se passe dans les autres ports, est-ce que ceci ne vous inspire pas la confiance qu'il y en aurait un nombre suffisant dans ce port-ci?—R. Est-ce que l'abord des ports en question est aussi difficile qu'à Saint-Jean?

Q. Cardif et Limerick sont aussi dangereux que Saint-Jean, et cependant il y a des pilotes en grand nombre. A-t-on des motifs de croire qu'il n'en serait pas ainsi ici?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Est-ce que ceci ne fortifie votre foi dans l'idée qu'il y aurait des pilotes en grand nombre ici?—R. J'en serais convaincu si nous pouvions seulement savoir que le corps des pilotes se continuerait sur une base aussi efficace qu'aujourd'hui, et en pareil cas, je croirais qu'il vaudrait mieux avoir un système libre. Je crois qu'il vaudrait la peine d'en faire l'expérience.

Q. Vous prononceriez-vous en faveur de l'essai d'un pilotage non obligatoire à ce port-ci?—R. Oui, je crois.

Au capitaine Douglass:

Q. Vous dites que vous n'assurez pas vos vaisseaux?—R. Non, nous n'avons pas d'assurance.

Q. Quel effet aurait l'abolition du pilotage obligatoire sur les armateurs de vaisseaux étrangers, qui ne connaissent pas Saint-Jeau aussi bien que vous, croyez-

vous que la chose ferait hausser les taux d'assurance ?—R. Je ne sache pas que la question d'assurance ait jamais été soulevée. Nous expédions un de nos vaisseaux vers un port sans jamais songer un instant si le pilotage à ce lieu est obligatoire ou non. Je ne pense pas que la chose aurait de l'effet sur l'assurance. Nous sommes nos propres assureurs.

A M. Skinner :

Q. Pensez-vous qu'il serait plus sage pour nous de nous guider par ce qui se fait à Cardiff, où le pilotage, dit-on, n'est pas obligatoire, ou par le système de Liverpool et de Londres et les grands ports d'Angleterre, où le pilotage est obligatoire ?—R. C'est selon ce qu'en décide le conseil municipal ou ceux qui ont en mains l'administration ; certains sont de tel avis et certains d'un avis contraire. Liverpool est apparemment d'avis que c'est nécessaire, et Cardiff croit le contraire.

Q. S'il vous fallait vous prononcer sur la justesse de l'un ou de l'autre, vous faudrait-il connaître la raison de l'état des choses dans les deux cas ?—R. Oui.

Q. Je présume qu'on est porté à dire que les capitaines plus que les armateurs aiment à prendre des pilotes, attendu que les dépenses retombent sur les armateurs ?—R. Naturellement les capitaines aiment à prendre des pilotes, de sorte que si un désastre leur arrivait ils seraient en état de dire " j'avais un pilote à bord ", ce qui les exonérerait jusqu'à un certain point.

Q. C'est soumettre les capitaines à une grande responsabilité que de les obliger d'être leurs propres pilotes ?—R. Cela les rend plus prudents.

Q. C'est ajouter une très grande responsabilité à celle que le capitaine a déjà ?—R. Il est payé pour prendre soin du vaisseau. Je pense que la plupart prennent des pilotes lorsqu'ils peuvent en avoir, que ce soit obligatoire ou non. Je ne sache pas que les capitaines en prendraient s'il leur fallait les payer à même leur bourse. Nos capitaines prennent fréquemment des pilotes en entrant dans la Manche, où le pilotage n'est pas obligatoire, et nous leur recommandons de ne pas prendre de pilotes à moins que la chose ne soit nécessaire, et si le temps est beau nous ne les approuvons pas de prendre des pilotes.

Au capitaine Smith :

Q. Vous vous en remettriez en grande partie aux capitaines des vaisseaux ?—R. Oui, selon le temps.

Q. Vous ne les empêcheriez pas absolument d'en prendre s'ils jugeaient qu'il y eut danger ?—R. Non.

Q. Si un homme était fatigué vous ne le lui défendriez pas ?—R. Dans les ports étrangers nous n'en connaissons rien, et nous laissons la chose au jugement du capitaine ; mais en arrivant dans la baie de Fundy, ordre leur est donné de ne pas prendre de pilote pour quelque raison que ce soit s'il y a de la brume. Il n'est pas nécessaire d'avoir un pilote au large de l'île.

Q. A vos yeux, vos capitaines ne doivent pas prendre des pilotes parce qu'eux-mêmes doivent connaître les baies ?—R. Oui, avec les renseignements que leurs livres leur donnent.

Q. Si un vaisseau arrivait à l'embouchure de la baie et que le capitaine fut fatigué, vous ne lui refuseriez pas de prendre un pilote ?—R. Il a ordre de pas prendre de pilote à l'entrée. Un vaisseau est maintenant parti pour l'Ile aux Perdrix afin d'avoir des instructions, et il a ordre de ne pas prendre de pilote. Nous ne voulons pas qu'il prenne un pilote.

A. M. Skinner :

Q. Votre vaisseau n'en prendrait pas tout de même, que le pilotage fut obligatoire ou non ?—R. Ils prennent un pilote de l'île au port, mais en amont dans la baie nos vaisseaux ne prennent pas de pilotes. Les pilotes n'auraient pas autant à faire si le pilotage n'était pas obligatoire, car un grand nombre d'armateurs comme nous, ne prendraient pas de pilotes.

A M. Schofield:

Q. Quelle est votre expérience ?—R. La maison existe depuis 1845, sous l'administration de mon père, mais ma propre expérience ne date que depuis 1867.

Q. Vous avez présentement de grands intérêts dans les navires ?—Oui, malheureusement.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée du nombre de vaisseaux dans lesquels vous êtes intéressés, soit à titre d'armateurs ou d'administrateurs ?—R. Vingt-quatre, le tonnage le plus fort est de 1,997 tonneaux et le plus faible de 946.

Q. En sus de cela vous faites aussi de grandes affaires comme courtier maritime ?—R. Oui, je suis au fait du commerce maritime et de ses besoins.

Au capitaine Smith :

Il existe un si grand nombre d'opinions variées sur le pilotage que c'est la raison pourquoi je ne donne pas catégoriquement mon avis.

Q. Vous rappelez-vous le temps où les steamers de la ligne Allan venaient ici aux soins de votre père ?—R. Oui, j'ai fait la traversée à bord du *St. George* avec vous. Je me rappelle l'époque où ils venaient ici. Ils venaient de Portland. Les pilotes allaient les chercher à Portland et les amenaient ici, et ils prenaient les mêmes pilotes pour sortir de la baie.

Au capitaine Douglass:

Q. J'ai compris que vous disiez que vous ne jugiez pas nécessaire le pilotage obligatoire parce que vous donniez des ordres à vos capitaines de ne pas prendre de pilotes. Pour ce qui est de votre avis vous ne croyez pas nécessaire que vos capitaines prennent des pilotes ?—R. Non; nos capitaines sont venus ici plusieurs fois.

Q. Mais en disant que vous croyez nécessaire d'avoir un corps de pilotes, vous voulez parler des besoins des étrangers ?—R. Je parle dans l'intérêt de la ville et non dans notre propre intérêt; mais quant à nos intérêts à nous, nous sommes prêts à courir les risques et à accepter un système libre; mais il devrait y avoir quand même un corps de pilotes compétents pour le port.

Au capitaine Smith:

Q. Croyez-vous que si le système actuel se continuait les steamers américains' j'entends la Ligne Internationnale, devraient payer le pilotage ?—R. Il paraît que tous les vaisseaux qui arrivent ici paient le pilotage afin de maintenir le service des pilotes, et dans ce cas je crois que tous les vaisseaux qui viennent ici devraient payer le pilotage. Les armateurs des steamers américains croient que les pilotes qu'ils ont à bord suffisent absolument pour conduire leurs vaisseaux ici sans prendre d'autres pilotes; si une personne est appelée à payer le pilotage obligatoire tous devraient payer, nous devrions tous payer ou bien personne ne devrait payer. A l'heure qu'il est il n'y a pas de placements aussi peu profitables que ceux qni sont faits dans les voiliers. Je ne crois pas qu'il y ait un seul voilier qui rapporte l'intérêt et l'assurance aujourd'hui; de sorte que si nous sommes tenus de payer notre pilotage un steamer américain qui fait un bon commerce n'en devrait pas être exempt.

Au capitaine Douglass:

Q. Voudriez-vous dire s'il vaudrait mieux exiger le pilotage au pied ou au tonneau ?—R. Je calculerais la chose au pied, attendu qu'un vaisseau qui tire peu d'eau ne court pas autant de risque.

A M. Skinner:

Q. Un gros brigantin peut tirer autant d'eau qu'un steamer dont le tonnage serait de cinq fois plus fort ?—R. Je ne sais pas.

A M. Schofield:

Les derniers vaisseaux ont été construits très légers, ne tirent que 16 pieds et portent la cargaison d'un bâtiment de 1,100 tonneaux; le but était de diminuer les dépenses.

Q. Savez-vous que dans un bon nombre de ports de la province le pilotage est calculé au tonneau?—R. Oui, je le sais, mais je pense que le tirant d'eau est le plus juste.

La séance est suspendue.

Le capitaine DOUGLASS déclare qu'il a examiné les extraits que M. Schofield a pris dans Thurbren et il les trouve parfaitement exacts.

M. SKINNER déclare qu'il est convaincu de leur exactitude et ces extraits sont admis en preuve.

CHARLES MCLAUGHLAN est entendu:

Au capitaine Smith:

Je suis commissaire de pilotage et j'ai été nommé par le gouvernement.

Q. Depuis quand occupez-vous cette charge?—Depuis dix-neuf ans.

A M. Schofield:

Q. Votre maison est-elle l'agent de la ligne de steamers d'Yarmouth, qui viennent ici?—R. Elle l'était à l'époque ou la ligne venait ici, jusqu'à l'automne dernier.

Q. Ces steamers, je crois, ne payaient pas de pilotage dans la baie?—R. Pas que je sache. Je l'aurais vu s'ils avaient payé. Je ne pense pas qu'ils payaient. Ils ne payaient aucun pilote de Saint-Jean.

Q. Pouvez-vous nous dire, à part du fait qu'ils en sont exempts par la loi, pourquoi ils ne devraient pas payer le pilotage, puisqu'un système de pilotage obligatoire nécessitant des dépenses se continue dans le port?—R. Rien de plus que le fait que la compagnie dresse son équipage, elle dresse ses capitaines et ses seconds, et les rend suffisamment compétents pour gouverner leurs propres vaisseaux.

Au capitaine Smith:

Q. Les capitaines acquièrent des connaissances suffisantes pour entrer dans le havre?—R. Oui, de même que pour naviguer dans la baie.

Q. Subissent-ils des examens de pilotes?—R. Pas ici.

A M. Schofield:

Q. En raison de leur expérience ils sont plus compétents à naviguer dans la baie, et à cause de cela on les tient exempts de paiement?—R. A cause de cela et à cause de l'exemption.

Q. Ne pensez-vous pas que tout autre steamer ou vaisseau qui aurait semblable expérience devrait être également exempt de paiement?—R. Les lignes indirectes.

Q. J'entends tout bâtiment ou steamer dont le capitaine aurait l'expérience qu'ils ont et qui, partant, serait compétent, ne pensez-vous pas qu'il y aurait un motif également bon pour qu'il soit exempt?—R. Non, je ne le pense pas.

Q. Pourquoi vos steamers devraient-ils, à votre avis, être exempts pour ce motif, mais que la chose ne devrait pas s'appliquer à d'autres?—R. Parce qu'ils font le trajet comme ligne directe entre les provinces, et qu'il est de l'avantage de la popu-

lation de Saint-Jean que cette ligne existe et qu'en conséquence ces lignes devraient avoir des avantages que les autres n'ont pas.

Q. Alors la Ligne Furnes et celles des Antilles, qui sont aussi un avantage pour le port, et si leurs capitaines arrivaient à acquérir l'expérience et les connaissances nécssaires, les priveriez-vous de ce privilège?—R. Oui.

Q. Pourquoi?—R. Parce qu'ils enlèvent le commerce à d'autres vaisseaux qui paieraient le pilotage.

Q. Ce serait tout simplement à cause de cela?—R. Ce serait la raison.

Q. Est-ce que le steamer qui navigue entre ici et Yarmouth n'empiète pas sur le commerce de transport des goélettes?—R. Oui, quant à certains vaisseaux de faible tonnage. Ce sont de très petits vaisseaux de 30 à 40 tonneaux, bien qu'il y en ait un constamment en route.

Q. Vous ne prétendez pas alors qu'ils doivent payer le pilotage en raison de la nécessité de la chose, mais tout simplement parce qu'ils transportent de la cargaison?—R. Oui; je crois qu'il serait plus nécessaire pour un steamer étranger d'avoir un pilote, attendu que pendant son absence il pourrait arriver plus d'une chose que les capitaines ignoreraient, et un pilote serait d'un grand secours. Un phare pourrait être incendié, des bouées pourraient se déplacer pendant qu'ils sont à l'étranger, et les pilotes en auraient connaissance plus vite que les capitaines.

Au capitaine Smith:

Q. Est-ce la règle des commissaires que chaque pilote ait une part dans le bateau-pilote?—R. Ils sont tenus d'en avoir.

Q. Sont-ce les commissaires qui décrètent cela ou toute autre autorité?—R. C'est un des règlements, article 4 des règlements,

Q. Ce règlement est-il mis en vigueur?—R. Oui.

Q. On a dit ici au cours des témoignages qu'il y a des pilotes qui de l'île aux Perdrix et de la côte se rendent à bord des vaisseaux dans des chaloupes; les commissaires permettent-ils cela?—R. Il leur est permis d'aller en chaloupe s'ils le désirent. Chaque bateau-pilote est censé avoir à son bord une chaloupe.

Q. Vous n'obligez pas tous ces pilotes de monter à bord de leurs propres voiliers?—R. Nous ne les obligeons pas. Ils en sont les propriétaires, et c'est affaire à régler entre eux et leurs associés pilotes. Quelques-uns font la croisière, et je crois qu'un ou deux n'en font pas. Ils contribuent au maintient du bateau.

Au capitaine Douglass:

Q. On a dit ici hier qu'un ou deux pilotes se trouvaient en règle grâce à l'obligeance de leurs comarades, et qu'ils se conformaient ainsi à l'article 4 en tant qu'il s'agit d'être le propriétaire inscrit de pas moins de quatre tonneaux, bien qu'ils ne contribuassent pas aux dépenses du bateau et qu'ils ne montassent pas à bord du bateau-pilote, se contentant de faire leur besogne dans des chaloupes dans le havre?—R. J'ignore la chose.

Au capitaine Smith:

Q. Si les commissaires eussent connu la chose, l'eussent-ils permis, pensez-vous; eussent-ils permis au pilote de se rendre de la côte au navire et non à bord du vaisseau dont il a une part?—R. Oh, je le crois, attendu qu'il pourrait arriver que tous les bateaux fussent partis, et il se pourrait qu'un vaisseau arrivât à l'île et demandât un pilote, comment alors pourraient-ils s'y rendre.

Au capitaine Douglass:

Q. Le pilote en question n'a pas contribué à l'entretien du bateau, et bien qu'en règle, il ne l'a été que grâce à l'obligeance de ses camarades?—R. Je ne connais rien de tel.

A M. Schofield :

Q. Relativement à l'article qui a trait à la limite d'age de 65 ans, j'aimerais à savoir si cette disposition a été mise en pratique ici?—R. Chaque année tous remettent leurs certificats, et des certificats nouveaux sont accordés à ceux qui dépassent 65 ans. Ils sont tenus de les déposer et d'obtenir un prolongement. Je crois que la douane exige que leurs noms y soient affichés, et lorsqu'un pilote reçoit un certificat à mon bureau le fait est inscrit au verso, à la douane.

A M. Skinner :

Mon avis est que le système actuel devrait être maintenu. S'il n'en était pas ainsi et que la chose fut facultative pour les capitaines, les pilotes iraient dans la baie particulièrement dans le beau temps, et les capitaines n'accepteraient pas leurs services; la maison de refuge ou la charité en serait pour eux le résultat. Il ne me semble pas qu'un système facultatif puisse se maintenir.

Q. L'on a dit ici que les vaisseaux manquent parfois les pilotes, et que sans eux ils arrivent ici sains et saufs, même en temps de brume. Est-ce que cela ne prouve pas quelque chose à vos yeux par rapport au système?—R. Non, ceci ne prouve rien. Ne pouvant faire autrement, le capitaine se tire d'affaire de son mieux, et, s'il arrive sain et sauf, c'est tout ce que l'on peut dire à ce sujet.

Q. Est-ce qu'une proportion considérable des accidents arrivés dans la baie n'est pas due au fait qu'il n'y avait pas de pilotes à bord?—R. Je ne pourrais répondre à cette question.

A M. Schofield :

Q. Je présume que vous avez vu la liste des ports où le pilotage n'est pas obligatoire?—R. Je l'ai vue, mais je ne l'ai pas lue particulièrement. Je ne connais pas les conditions dans lesquelles se trouvent ces ports, j'ignore ce qu'ils sont obligés de soutenir et ce qu'est le nombre des navires qui y vont. Ils peuvent avoir des navires qui représentent des millions de tonneaux, contre des milliers ici. Nous avons ici un grand nombre de pilotes pour le faible nombre qui viennent ici. Il n'y a pas de comparaison à faire avec le nombre de ceux dont vous parlez; les pilotes, je suppose, sont en proportion de la demande.

Q. Vous semblez croire que les pilotes disparaîtraient d'ici, bien qu'ils n'aient pas disparu dans ces autres ports?—R. Précisément à cause du fait qu'ils ont de la besogne, mon idée est que la besogne des pilotes ici est aujourd'hui à peine suffisante pour les faire vivre.

Q. S'il y a plus de pilotes que le commerce n'en exige, alors le surplus disparaîtra?—R. Comment les faites-vous disparaître? Je ne puis répondre à des questions qui intéressent l'avenir, et je ne connais pas dans quelles conditions se trouvent les autres ports, ou quel est le volume d'affaires qu'ils font, comparé au nôtre.

Q. Est-ce que cela ne produit pas un certain effet sur votre opinion?—R. Absolument aucun, parce que je ne parle que de ce que je pense ici.

Q. Vous pensez qu'avec un système libre, les pilotes ici disparaîtraient?—R. Je ne dis pas complètement, je pense que cela mènerait les hommes aux maisons de refuge, j'entends à la mendicité.

Q. Ou encore à prendre d'autre besogne?—R. Je ne sache pas qu'ils soient propres à d'autre métier. C'est une classe d'hommes toute différente de ceux d'un autre état, attendu qu'ils ne peuvent prendre la baie de Fundy et s'en aller avec comme un charpentier avec ses outils. Ils ne feraient pas de bons capitaines, attendu qu'on exige d'autres capacités pour les capitaines. Ils sont tenus d'être des hommes d'affaires, et ceci exige quelques années d'expérience, et si ces hommes prenaient la direction d'un caboteur, il leur faudrait un grand nombre d'années pour devenir des capitaines capables. Ces gens sont entrés dans la navigation connaissant toutes ces conséquences. Ils savaient qu'il y avait un pilotage obligatoire, et ils étaient libres de placer leurs fonds de cette façon ou non.

Q. D'après vous, seul le système obligatoire leur fournit du travail, et sans la protection de la loi pour obtenir de l'ouvrage ils ne seraient pas employés ?—R. Je ne le pense pas.

Q. Les capitaines et les armateurs ne voudraient pas les employer à moins d'y être obligés ?—R. Un grand nombre ne le voudraient pas. Je ne dirais pas tous. Je pense qu'il s'ensuivrait pour eux une diminution considérable de recettes.

A M. Skinner :

Q. N'ont-ils pas été établis au bénéfice de la navigation ?—R. Ils l'ont certainement été au début, et la navigation est la source naturelle où ils devraient puiser leurs moyens d'existence.

Le capitaine Douglass :

Q. J'aimerais à savoir si vous dites que le système obligatoire est nécessaire pour la protection du commerce et la sûreté de la navigation, ou si le pilotage obligatoire est tout simplement nécessaire pour le maintien du corps des pilotes ?—R. Je pense que pour ces deux motifs le système obligatoire est nécessaire. Je pense que notre commerce maritime a subi de profondes modifications depuis quelques années. Il y a plusieurs années nous n'avions rien autre chose que des vaisseaux coloniaux. Ils nous arrivait quelques vaisseaux américains, mais, à cette époque, vous n'auriez guère vu un pavillon étranger, sauf le pavillon américain, tandis qu'aujourd'hui c'est presque le contraire, et vous voyez des vaisseaux norvégiens, italiens et autres de cette catégorie ; ce sont des étrangers, et il leur faut prendre des pilotes.

A M. Skinner :

Q. Vous pensez que si l'on ne maintenait pas le corps des pilotes il n'y en aurait pas qui iraient à la rencontre de ces vaisseaux ?—R. Je serais très porté à croire que cela les empêcheraient à venir. Ils savent aujourd'hui que s'ils viennent ici qu'ils peuvent avoir un pilote, et la baie de Fundy a toujours eu une mauvaise renommée comme baie dangereuse, et je suppose que si ces étrangers pensaient qu'ils ne pourraient avoir un pilote dans la baie de Fundy ils seraient très aptes à aller ailleurs.

Q. En dehors de la question de savoir si c'est juste ou non, il est de fait que le monde maritime a l'idée que la baie de Fundy exige particulièrement des pilotes ?—R. Telle a été sa renommée, et il faudrait plusieurs années pour leur faire penser autrement.

Au capitaine Smith :

Q. Dans les examens que les pilotes sont tenus de subir, croyez-vous nécessaire de les soumettre à l'épreuve des couleurs ?—R. Je crois moi-même qu'il serait bon que les pilotes ne fussent pas aveugles quant aux couleurs. Je ne sache pas qu'il y en ait parmi eux. Je ne sais pas s'il serait absolument nécessaire de leur faire subir l'épreuve des couleurs, attendu que le capitaine subit cet examen et qu'il est censé être sur le pont lorsqu'il se dirige sur les feux.

Q. Vous ne croyez pas alors la chose nécessaire ?—R. Je ne pense pas que cela soit absolument nécessaire.

George McLeod est entendu :

Au capitaine Smith :

Q. Etes-vous armateur à Saint-Jean ?—R, Pas maintenant, mais je l'ai été. Je demeure à Saint-Jean ; je suis gérant maintenant.

Q. Vous avez été longtemps en rapport avec la navigation ?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous l'entrée du port?—R. Je connais le havre de Saint-Jean; je ne connais pas la baie du tout.

Q. Règle générale, à bord des vaisseaux que vous aviez autrefois et que vous gérez maintenant, est-ce que les capitaines prennent des pilotes lorsqu'ils entrent dans le port?—R. Je leur recommande toujours de prendre des pilotes non seulement en entrant, mais en sortant et lorsqu'ils se déplacent dans le havre. Ils leur faut les prendre. Au delà des limites la chose est laissée à leur discrétion. Si les capitaines désirent prendre des pilotes au delà de l'Ile aux Perdrix, je les laisse absolument libres et le vaisseau paie.

Q. Avez-vous sous vos soins des vaisseaux étrangers?—R. Non.

A M. Schofield :

Q. Ces vaisseaux seraient naturellement tenus de payer le pilotage?—R. Oui.

Q. En l'absence de toute instruction de votre part, il faudrait payer le pilotage?—R. Oui.

Q. En remontant la baie du côté du large, où le pilotage n'est pas obligatoire, quelle a été la pratique de vos vaisseaux, ont-ils eu pour habitude de prendre des pilotes?—R. Quelques-uns en prennent et d'autres n'en prennent pas. Je laisse la chose entre les mains du capitaine. S'il juge nécessaire de prendre un pilote dans la baie je ne fais pas de difficulté; je disais: capitaine, prenez un pilote dans la baie et le vaisseau paiera. Je n'ai jamais eu d'accident dans la baie.

Q. Quelle est votre idée sur le système de paiement obligatoire d'ici?—R. Je pense que le système de pilotage efficace ne pourrait se maintenir à moins que le paiement du pilotage ne fut obligatoire. L'emploi d'un pilote n'est pas obligatoire.

Q. Croyez-vous absolument nécessaire d'avoir une loi rendant le paiement obligatoire?—R. Le paiement obligatoire équivaut à l'emploi obligatoire. Si un vaisseau était tenu de payer un pilote le capitaine se dirait: puisqu'il me faut le payer je vais le prendre. On a décidé en Angleterre que lorsqu'un capitaine ne prend pas de pilote et qu'un accident arrive, l'armateur ne peut toucher l'assurance. Lorsque le paiement était obligatoire, c'était l'équivalent d'un pilotage obligatoire.

Q. Vous savez qu'en nombre de lieux en Angleterre l'emploi des pilotes est obligatoire, et lorsqu'on n'en prend pas on est passible d'amendes?—R. Peut-être bien.

Q. Ne croyez-vous pas que, s'il est opportun de rendre le paiement obligatoire il est également opportun de rendre obligatoire l'emploi des pilotes?—R. Je pense que le paiement obligatoire équivaut à cela. Je dirais à mon capitaine, lorsqu'il est tenu de payer le pilotage, de prendre, naturellement, le pilote; et si le paiement du pilote n'était pas obligatoire je préférerais qu'il en prit un.

Q. Le paiement ne fait rien autre chose que de mettre de l'argent dans la bourse du pilote?—R. Pardon, le paiement à ce résultat-ci, que vous pouvez avoir les services du pilote.

Q. A votre idée, ne vaudrait-il pas mieux de beaucoup de faire un pas de plus et de rendre l'emploi du pilote obligatoire?—R. Non; je pense que le système tel qu'il est maintenant, le paiement obligatoire équivaut à l'emploi obligatoire, attendu que règle générale les capitaines prendront des pilotes.

Q. Ils ne le font pas dans certains cas?—R. Je crois alors qu'ils sont très insensés. Je pense que, lorsqu'ils sont tenus de payer le pilotage, le capitaine commet une très grande erreur de ne pas prendre de pilote, attendu que je crois le vaisseau plus en sûreté entre les mains d'un pilote. Je pense que l'un équivaut à l'autre, et, en conséquence, je ne crois pas la chose nécessaire.

Q. Relativement à la liste des ports où le pilotage n'est pas obligatoire dans le Royaume-Uni, que pensez-vous?—R. Je pense que les conditions dans lesquelles se trouve chaque port gouverneraient dans chaque cas. Si les autorités ont cru opportun de libérer les vaisseaux du pilotage obligatoire, c'est leur affaire, mais je pense que ce système, bien qu'il puisse convenir à ces ports, ne pourrait pas plus s'appliquer à un port comme la baie de Fundy que, si je puis faire cette comparaison, le tarif de la Grande-Bretagne pourrait s'appliquer au Canada.

Q. Ne croyez-vous pas, en présence de l'expérience de ces ports, qu'à l'aide d'un système libre nous aurions tous les pilotes nécessaires aux besoins du commerce ici?—R. Je ne le crois pas. Je pense que si le paiement du pilotage n'était pas obligatoire, le service se gâterait et que cela affaiblirait beaucoup l'efficacité du service. Ce serait une tâche très ingrate pour les pilotes que d'aller dans la baie à la recherche d'un vaisseau, et cela deux ou trois jours durant, parfois, pour se faire dire ensuite par le capitaine: "je n'ai pas besoin de vous". Je ne crois pas possible de maintenir, sous l'empire de ce système, un service de pilotage suffisant. Je pense que le service s'affaiblirait à ce point qu'il pourrait s'en suivre des difficultés. Les préjugés à l'endroit de la baie de Fundy sont actuellement assez prononcés, sans y ajouter et grandir les difficultés par l'abolition du pilotage obligatoire.

Q. N'avez-vous jamais constaté que la chose préjudiciait à l'assurance sur vos vaisseaux?—R. La chose ne s'est jamais présentée, mais je pense qu'elle se présenterait.

Q. Vos vaisseaux ont-ils été dans d'autres ports où le pilotage n'est pas obligatoire?—R. Oui, en arrivant dans le chenal de Bristol ils ont pris des pilotes à Rundy Island.

Q. Ne feraient-ils pas de même ici?—R. Vu les proportions du service, ils peuvent le faire. Ici le service n'est pas aussi considérable. Je ne pense pas que vous puissiez comparer le commerce du chenal de Bristol au commerce de la baie de Fundy.

Q. Est-ce plus dangereux ou moins dangereux?—R. Je ne puis me prononcer quant à cela. Il se fait là-bas un commerce très considérable, et le total du tonnage dépasse de beaucoup ce qui vient dans la baie de Fundy, et les difficultés aux environs de l'île Rundy sont considérables. Le capitaine prend le pilote là.

Q. Quelle est votre expérience, les capitaines préfèrent-ils prendre des pilotes, ou est-ce le contraire?—R. Oh, ils préfèrent les prendre; le plus souvent ils les prennent quand ils peuvent les avoir, et les capitaines sont très peu sages de ne pas les prendre.

Q. Qu'ils soient forcés ou non les capitaines les prendraient-ils?—R. Oui; mais si le paiement n'était pas obligatoire on ne permettrait peut-être pas aux capitaines de les prendre. Je n'ai pas de doute que, si le paiement n'était pas obligatoire, le service serait si incertain qu'il pourrait avoir un effet désastreux sur le commerce du port.

Q. Je n'ai pas suivi la question des lieux où la chose a été modifiée. Je vais vous citer un exemple: le paiement du pilotage est obligatoire ici et l'on y maintient un bon service. Il existe ici un bon service de la Ligne Furness, et si l'on ne donnait pas de subvention est-ce que ce service pourrait se maintenir aussi bien qu'aujourd'hui?

M. Schofield—Il ne se maintiendrait pas du tout.

A M. Skinner:

Q. Les conditions dans lesquelles se trouvent ces autres ports dépendent entièrement des lieux. Je n'en connais rien. Si je ne me trompe, je crois qu'à Liverpool le pilotage est obligatoire, et c'est un des plus grands ports d'Angleterre.

Q. Si le pilotage n'était pas obligatoire à Saint-Jean, règle générale, les capitaines, dans le beau temps, ne prendraient pas de pilotes, mais ils en auraient besoin dans le mauvais temps?—R. La plupart leur brûleraient la politesse, lèveraient la main, et bonjour messieurs. Mon avis est que sans paiement obligatoire du pilotage vous ne pouvez maintenir un service de pilotage efficace dans la baie de Fundy.

JOHN MATHEWS est entendu :

Au capitaine Smith :

Q. Etes-vous capitaine au long cours ?—R. Oui.

Q. Avez-vous un certificat ?—R. Oui, un certificat de service pour le commerce au long cours.

Q. Quand l'avez-vous obtenu ?—R. En 1873. Le dernier vaisseau dont j'ai eu le commandement était le *Lockwood*; je l'ai quitté à Dublin. C'était une barque jaugeant 949 tonneaux. Elle a été construite aux environs d'Yarmouth. Elle est partiellement condamnée jusqu'à ce qu'elle ait été radoubée, et le radoubage coûterait plus cher que sa valeur. Elle a heurté le mur de revêtement à Dublin, sa poupe a heurté le mur de revêtement.

Q. Vous êtes revenu en qualité de passager ?—R. Oui.

Q. Avez-vous fait plusieurs traversées du port de Saint-Jean ?—J'ai fait voile du port de St-Jean comme capitaine depuis 24 ou 25 ans.

Q. Dans toutes sortes de vaisseaux ?—R. D'une goélette de 180 tonneaux à des vaisseaux de 1,000 tonneaux.

Q. Avez-vous voyagé sur le littoral ?—R. Non, le seul voyage sur le littoral que j'aie jamais fait a été d'ici à Washington. Je suis venu de New-York et de Boston assez souvent, mais je ne suis parti d'ici qu'une seule fois avec une cargaison pour Washington, il y a environ 20 ans.

Q. Etes-vous au fait de tous les phares le long de la côte ?—R. Pas exactement le long de la côte américaine, mais le long de nos côtes ici, dans la baie de Fundy.

Q. Bon nombre ont été construits depuis votre temps ?—R. Le phare des Loups a été bâti depuis mon temps. Je connais la période des brumes. J'ai les cartes, mais je ne puis me fier entièrement à ma mémoire.

Q. Est-ce que les sifflets de brume sont utiles ?—R. Oui.

Q. Avez-vous remonté la baie de vous-même ?—R. Une fois, je crois, je me suis rendu jusqu'à l'île aux Perdrix sans voir de pilote. Je suis sorti seul de la baie du côté du large.

Q. Etes-vous capable d'amener vous-même un vaisseau ?—R. A l'aide des cartes je puis remonter la baie, mais je prendrais naturellement plus de temps.

Q. Vous dites que vous êtes capable d'amener votre vaisseau ici ?—R. Oui, mais si la brume ou la neige survenait, je mettrais en panne jusqu'au retour du beau temps.

Q. Lorsque vous vous êtes trouvé dans la brume et que vous aviez un pilote à bord, le pilote a-t-il été en état de marcher sans l'aide d'une carte ?—R. Oui, je me suis trouvé dans la brume et dans la neige avec un pilote de Saint-Jean à bord, nous avons fait des sondages mais nous n'avons jamais mis en panne.

Q. Si vous aviez un pilote à bord, est-ce que le pilote serait capable d'arriver sans l'aide d'une carte ?—R. Avec mon aide, nous irions tous les deux examiner la carte, si nous avions fait des sondages.

Q. Vous vous assureriez alors de votre position par les sondages ?—R. Oui.

Q. En général, cherchez-vous un pilote en entrant dans le port ?—R. Oui, mais je ne m'en fais pas une habitude. Je prends un pilote dès que je puis en avoir un.

Q. Parfois vous ne le prenez pas à l'embouchure de la baie ?—R. Je vins, je crois, une fois jusqu'à l'île aux Perdrix et j'y ai pris un pilote. En automne, du premier octobre à la fin de mai je ne me risquerais pas dans le chenal du sud si je pouvais m'en exempter. Il peut se faire que ce soit un aussi bon chenal que l'autre, mais j'ai comme un préjugé à son égard, attendu que vous n'y voyez rien et que les marées y sont mauvaises. Je crois que les marées ont, dans le chenal du nord, une direction plus droite.

Q. Lorsque vous arrivez dans l'un ou l'autre chenal savez-vous où prendre un pilote ?—R. Vous trouvez toujours un pilote, en été, dans les environs de l'île aux Eglantiers.

Q. Où se tiennent-ils en général ?—R. Un pilote est monté à mon bord au large du cap de la Petite-Rivière, en arrivant dans la baie, durant un gros vent. Nous étions dans la Petite-Rivière, je leur fis des signaux et ils vinrent.

Q. Savez-vous si les autorités américaines ont trouvé à redire de ce que les pilotes sont là ?—R. Non, je n'en sais rien.

A M. Skinner :

Q. Combien de fois dans l'année êtes-vous venu dans la baie ?—R. Je suppose que je suis venu et parti une fois par année durant 25 ans. Parfois j'y venais plus souvent, et à d'autres moments j'étais trois ou quatre ans sans venir, voyageaut sur la rive nord, à Richibouctou et de ce côté-là. Je fais ordinairement la traversée, chargé de bois de sciage, et d'autres temps je transporte de la houille aux Antilles.

Q. Vous croyez encore prudent de prendre un pilote ?—R. Oui.

Q. En votre qualité de capitaine au long cours, avez-vous une opinion à donner sur la question du pilotage obligatoire ou du pilotage libre dans la baie et le port de Saint-Jean ?—R. Je ne sais pas si je pourrais donner une opinion. Chaque fois que j'ai remonté ou descendu la baie, je sais que toujours il y avait des pilotes, et si le pilotage n'était pas obligatoire je ne puis dire si je pourrais ou non en trouver un. Lorsque le temps le permet je les ai toujours vus entre Lurcher et Grand-Manan. Je crois que la dernière fois que j'ai passé par la baie j'ai pris le chenal du sud et j'y ai passé trois jours. J'ai entendu le sifflet de brume de l'île aux Eglantiers et le canon sur le rocher. Je pense que l'on voit les pilotes tous les jours. En maintes occasions l'on m'a hêlé lorsque j'étais en route vers le large.

Q. D'après ce que vous dites en votre qualité de marin vous croyez qu'il devrait y avoir un corps de pilotes compétents pour la baie, sans vous occuper du système qui les maintient ?—R. Pourvu qu'ils s'y trouvent je ne m'occupe guère du système. J'ai dépassé des vaisseaux au large et qui, venant ici, étaient en panne et cherchaient des pilotes ; ils me demandaient si je ne pourrais pas leur donner l'idée où ils pourraient en trouver.

Q. Nous avons ici beaucoup entendu parler du port de Cardiff, et l'on dit que le pilotage n'y est pas obligatoire ?—R. Je suis allé à Cardiff deux fois, et le pilotage y était obligatoire lorsque je m'y suis trouvé ; il y a de cela environ 20 ans, et je crois qu'il est obligatoire aujourd'hui, et s'il ne l'est pas je ne sais ce qui l'a changé. Je crois que le pilotage est encore obligatoire à partir des chenaux jusqu'aux docks. Je crois que les pilotes sont employés et payés à la semaine par le maître de Cardiff, le marquis de Bute, je pense qu'ils sont payés tous les samedis soir, et le vaisseau à son tour paie à son dock.

Q. Que connaissez-vous du port de Sharpness ?—R. Le pilotage y est obligatoire à partir des chenaux du Roi. Je m'y suis trouvé il y a 3 ans et j'ai été obligé de payer le pilotage. Non seulement le pilotage est obligatoire, mais aucun vaisseau ne peut entrer à la voile, et il faut vous faire remorquer quelque soit votre tirant d'eau. Il faut vous faire remorquer à partir des chenaux du Roi, et le prix du remorquage est de six livres ; un vaisseau de plus de 700 tonneaux a droit à deux remorqueurs, et un vaisseau de 1,200 à trois, au même taux.

Q. Est-ce que ceci comprend le pilotage ?—R. Non ; le vapeur ne vous remorquera pas sans un pilote. Je les avais, mais je n'ai pas objecté un pilote ; mais lorsque le pilote vint à mon bord, il s'y rendit sur le remorqueur, amenant quatre hommes avec lui ; je refusai ses quatre hommes, aides-pilotes ; subséquemment je me rendis à Cardiff à ce sujet et n'obtins aucune satisfaction ; il m'a fallu payer les quatre individus une livre chacun, outre les six livres du pilote, bien que les hommes ne firent aucun travail. Ceci se passait il y a trois ans. C'était en vertu d'une loi locale que l'on avait décrétée à l'égard des vaisseaux étrangers ; cette loi comportait que le pilote mettrait un homme à la roue et que, si l'équipage était étranger, il ne comprendrait pas sa langue, de sorte que le pilote amènerait ces hommes avec lui. C'est ce que je fus obligé de faire dans le temps ; on a pu changer la chose depuis. Le remorquage est tout aussi obligatoire que le pilotage, et le premier bateau qui vous hêle vous devez le prendre.

Q. Quel est votre avis pour ce qui est de prendre un pilote dans la baie?—R. Il est arrivé que j'en ai pris et il est arrivé que je m'en suis passé.

Q. Croyez-vous qu'en automne vous devriez avoir un pilote dans la baie, de crainte d'une tempête de neige?—R. Oui, de crainte de la neige. Si j'étais sûr d'avoir du beau temps tout le long, je ne craindrais rien.

Q. Dans la baie de Fundy, une grande raison qui explique le besoin de pilotes compétents est la brume?—R. Je ne pense pas que la brume en été soit aussi pernicieuse que la vapeur en hiver. Si le temps était net il n'y aurait pas de difficulté.

Q. Le tout ensemble est que le temps clair n'est pas l'exception?—R. Chaque fois que je me suis trouvé dans la baie c'est ce que j'ai trouvé. J'y ai trouvé soit de la brume, de la vapeur ou de la neige, bien plus que du temps clair. La première fois que je suis venu dans cette baie, comme capitaine de vaisseau, je me suis dirigé sur le rocher du Mont-Désert et j'ai passé dix-huit jours à la tête du Grand-Manan.

Q. Pourquoi avez-vous pris si longtemps?—R. Le vent et la vapeur s'élevèrent du nord, il faisait gros vent, et je fus chassé vers la mer.

A. M. Schofield:

Q. Relativement à la baie de Fundy, devons-nous comprendre que vous prenez un pilote beau temps mauvais temps?—R. Oui, car j'ignore si ce beau temps va durer plus qu'une couple d'heures.

Q. De sorte que si vous arrivez au nord de la baie et que le temps soit beau, vous prenez un pilote?—R. Je prendrais un pilote, attendu que je pourrais passer ce pilote et qu'une fois dépassé à la Pointe des Lépreux la brume pourrait survenir, de sorte que je prendrais un pilote de crainte que la brume arrive. Si je refusais ce pilote là-bas, et que je me trouverais subséquemment dans la brume et que j'aurais besoin d'un pilote, il me faudrait payer deux pilotes, de sorte que je prendrais le premier et je n'en aurais qu'un à payer.

Q. Vous le prendriez parce que le paiement serait obligatoire?—R. Non, pas pour cela; mais je le prendrais parce que j'en aurais besoin.

Q. Supposez que le pilotage dans la baie soit facultatif, que vous n'auriez rien à payer à moins que vous ne preniez un pilote, et qu'il fit beau temps à l'embouchure de la baie, en prendriez-vous un là-bas?—R. Oui, j'en prendrais un en entrant dans la baie ou en arrivant dans le port de Saint-Jean; que j'y fus obligé ou non, je prendrais le pilote.

Q. Connaissez-vous l'habitude des autres capitaines?—R. Je suppose que certains capitaines arrivent sans pilote; je ne pense pas qu'un étranger remonterait la baie sans pilote.

Q. Vous vous jugez très capable de conduire votre vaisseau dans la baie, si vous voulez en courir le risque?—R. Non. J'ai dit comment une fois je suis venu à l'île aux Perdrix sans pilote. A mes yeux la rive sud n'est pas de moitié aussi difficile que cette rive-ci. J'ai remonté la baie de l'ouest deux fois sans pilote.

Q. Lorsque vous sortez de la baie, prenez-vous un pilote de l'île aux Perdrix vers le large?—R. Parfois; en automne je prends un pilote généralement au fond de la baie. Je suis passé par le sud, mais généralement par le nord. En automne je passe par le nord, soit pour arriver ou pour sortir.

Q. Pourquoi passez-vous par le chenal du nord?—R. Le dernier pilote que j'ai pris dans la baie, je l'ai débarqué à Machias, île au Phoque. Il avait sa propre chaloupe et sa goélette était mouillée là.

Q. Pourquoi passez-vous par le chenal du nord?—R. A cause du vent du nord-ouest. J'aime à avoir un vent de terre jusqu'à la sortie. En été le vent est généralement de l'autre côté. J'ai été obligé de prendre un pilote à Sharpness, car j'ai refusé de le prendre en premier lieu. Je ne connaissais rien de ses quatre hommes jusqu'à la dernière minute, et je les refusai alors; d'un autre côté il ne voulait pas marcher à moins que je ne les prisse, alors je le refusai lui et ses quatres hommes; il s'en suivit alors que le remorquer ne voulait pas me remorquer à moins que je ne prisse ce pilote à bord, et le pilote ne voulait pas venir à bord à moins de se faire suivre par ses quatre hommes, et j'appris subséquemment à la douane que j'étais obligé de le prendre.

Q. Vous avez dû trouver cela un mauvais système?—R. Le système de pilotage de ce port là devrait être changé. Je considère que c'est un mauvais système. Je suis allé à Troon, et je crois que le pilotage n'était pas obligatoire.

Q. Avez-vous eu des difficultés à avoir un pilote dans ce port-là?—R. Le pilote se tenait à la tête de la jetée. De là il me dirigeait. Vous payez le pilotage tout de même. Tout tombe dans les droits de port. J'entre sans avoir de pilote à bord; le pilote est à la tête de la jetée, où il peut y avoir cinq ou six hommes dans une chaloupe. Ils n'ont pas de bateaux-pilotes. C'est un port particulier, et quiconque travaille dans le havre, au chargement de la houille, dans les remorqueurs ou au pilotage, est payé à la semaine et travaille à tour de rôle. C'est la même chose à Ardross. Lorsque je suis allé à Ardross le pilote m'a hêlé de la tête de la jetée, mais il vous faut les payer tout de même. A Greenwich il n'y a jamais eu de bateaux-pilotes, mais j'ai été plus loin que Greenwich. A Glasgow ils ont ajouté 110 tonneaux à mon tonnage inscrit à Glasgow, et j'ai dû payer le pilote et le remorqueur sur ce supplément. Vous payez les droits de phare, de port et de douanes, des droits sur les chargements de pont de même que sur le tonnage inscrit. J'ai payé pour Cap-Rose de l'autre côté deux schellings et six deniers. On ne paie pas de droits de phare de ce côté-ci.

Q. Croyez-vous qu'à moins que les capitaines ne soient forcés d'employer des pilotes, ces derniers disparaîtraient tous?—R. Je ne pourrais dire. Je ne pourrais répondre à cette question. Je n'ai jamais eu d'accidents dans la baie, sauf que je me suis gelé les pieds. Je n'avais pas de pilote à bord dans le temps. J'ai eu un accident dans le port de Saint-Jean, la première fois que je suis venu à Saint-Jean; j'avais un pilote à bord, plus deux remorqueurs de chaque côté, mais c'était inutile. Le vaisseau tourna trois fois.

A M. Skinner:

Nous avons tué un homme cette fois-là.

Q. Vers l'époque où cet homme fut tué, ce fut à cause des crues?—R. C'était le lundi de Pâques au matin; les fortes marées furent la cause que le remorqueur ne put rien faire pour nous.

Q. Pour qui avez-vous navigué?—R. J'ai navigué pour M. Palmer et son père. Je l'ai quitté à Dublin.

R. B. SUMMERVILLE est entendu:

Au capitaine Smith:

Q. Quel vaisseau commandez-vous?—R. La goélette *Ella Maud*, 160 tonneaux. J'ai un certificat de capacité n° 63; j'ai passé mes examens ici à Saint-Jean.

Q. Entre quels ports naviguez-vous?—R. Entre ici et New-York.

Q. Vous avez eu le commandement d'autres vaisseaux en dehors du port de Saint-Jean?—R. Oui, j'ai commandé dix ans un vaisseau.

Q. Quel était le nom de ce vaisseau?—R. Le *Nelly Bruce*, 121 tonneaux; il était exempt du pilotage.

Q. Vous avez donc eu beaucoup d'expérience dans la baie de Fundy?—R. Oui, treize années.

Q. Vous êtes entré et sorti en tout temps?—R. Oui.

Q. Dans ces petits vaisseaux, le *Nelly Bruce*, par exemple, aviez-vous l'habitude de prendre un pilote?—R. Non; je les ai rencontrés en entrant; mais je ne les ai pas remarqués autant que jusqu'au moment où je montai à bord de ce vaisseau, pour lequel je suis obligé de payer le pilotage. J'ai été trois ans à bord de ce vaisseau.

Où les pilotes vous rejoignent-ils généralement?—R. Parfois je les prends et parfois je ne les prends pas, c'est selon s'ils veulent venir. La chose est à leur gré.

S'ils veulent venir à bord, ils sont libres de le faire, à leur choix. Ils y viennent le plus souvent. Lorsqu'ils viennent à bord ils m'aident.

Q. Prennent-ils les directions eux-mêmes, ou est-ce vous ?—R. C'est entre nous; nous avions généralement un bon vent lorsque les pilotes sont montés à bord.

Q. Etes-vous venu en temps de brume?—R. Oui, le plus souvent qu'autrement. Je passe par le chenal du nord. Nous venons toujours comme caboliers dans le chenal du nord, attendu qu'il nous faut faire la côte du nord, que nous nous attendions au vent ou non. Avec le vent du sud-ouest nous passerions par le chenal du nord.

Q. En temps de brume prenez-vous généralement un pilote lorsque vous pouvez en avoir ?—R. Lorsque nous pouvons en avoir un, mais nous n'en voyons pas quelque fois, et puis nous n'avons pas une aussi bonne occasion de rencontrer un bateau-pilote.

Q. Etes-vous capable de conduire un vaisseau à l'entrée et à la sortie du havre ? —R. Je me crois aussi capable que n'importe quel pilote.

Q. Vous comprenez assez bien les marées?—R. Oui, je les comprends.

Q. Vous êtes entré dans le port?—R. J'ai conduit un vaisseau pendant dix ans et je me suis toujours très bien tiré d'affaire. Il n'est pas plus difficile de conduire ce vaisseau au port que celui que je commande en ce moment. Je ne prends pas de pilote à la sortie, mais je le paie. Je vais d'abord au bureau des pilotes prendre mes papiers, et de là à l'hôtel de la douane, où l'on me donne mon acquit, et si je ne fais cela je n'obtiens pas d'acquit. Il arrive que le pilote est sur le quai et qu'il monte à bord, mais je lui dis que je n'ai pas besoin de lui.

A M. Schofield:

C'est un vaisseau plus gros que je commande aujourd'hui.

Q. Vous avez commandé celui-ci trois ans et l'autre dix ans ?—R. Oui.

Q. Pendant la durée de votre commandement du petit vaisseau, n'avez-vous jamais pris un pilote?—R. Oui.

Q. Avez-vous subi des accidents dans la baie ?—R. Pas dans la baie.

Q. En avez-vous eu dans le havre ici ou aux environs du havre?—R. Non, avec ni l'un ni l'autre vaisseau. Je n'ai jamais été à la côte. Nous avons échoué une fois ici en arrivant. C'était la goélette que je commandais, et le pilote était à bord. Je ne sais son nom. C'était lors de notre premier voyage au printemps de 1892. Nous avons échoué à mer basse, et après que la mer haute nous eut renfloué nous arrivâmes.

M. Schofield dit que c'est là un autre accident qui n'a pas été signalé.

Au capitaine Smith:

Q. A quelle date était-ce ?—R. C'était vers 1892, à l'est de la bouée à cloche, au large de l'île. Nous avons eu deux ou trois bordages de ragués. Je me suis contenté de polir le tout.

A M. Schofield:

Q. Avez-vous jeté exprès la goélette à la côte?—R. Non; il survint qu'elle était trop loin à l'est de la bouée à cloche et elle échoua.

Au capitaine Smith:

Q. Les bouées se sont-elles déplacées à votre connaissance?—R. Non; je ne me rappelle pas en avoir trouvé de déplacées.

A M. Schofield:

Q. Comment se fait-il que le vaisseau fut à la côte dans cette circonstance? Gouverniez-vous le vaisseau vous-même?—R. Le pilote en avait la direction. C'est la marée qui le prit en travers. C'était à l'époque des crues.

Au capitaine Douglass :

Q. En avez-vous blâmé le pilote dans le temps ?—R. Je ne veux pas répondre à cette question.

Q. Vous devez y répondre ?—R. Je ne m'en souviens pas précisément, en ce moment, voilà si longtemps de cela. Je ne connais pas son nom.

Q. Il gouvernait le vaisseau à ce moment-là ?—R. Oui.

A M. Skinner :

Q. Lorsque vous dites que vous n'avez pas besoin des services du pilote, c'est parce que vous êtes vous-même un pilote compétent ?—R. Je me considère un pilote compétent dans la baie de Fundy.

Q. Mais si vous ne connaissiez pas la baie de Fundy, prendriez-vous ou non un pilote ?—R. Je ne crois pas la baie de Fundy plus difficile que d'ici aux hauts-fonds de Nantucket.

Q. Si vous ne connaissiez pas la baie de Fundy, prenderiez-vous un pilote ?—R. Je ne considère pas la baie de Fundy plus dangereuse que ce ne l'est d'ici aux hauts-fonds de Nantucket. Je ne pourrais guère répondre à cette question.

Q. Vous rappelez-vous être arrivé ici, l'été dernier, avec le pilote Rodgers, alors que vous étiez chargé de fer ?—R. Non, je ne me rappelle pas. Il était à bord lors d'un voyage, je ne me rappelle pas lequel.

Q. Vous a-t-il été utile ?—R. Il est censé l'être du moment qu'il nous faut le payer ; mais je ne l'aurais pas pris si je n'avais pas eu à lui payer le pilotage.

Q. Vous a-t-il été utile ?—R. Je ne m'en souviens pas.

Q. Vous rappelez-vous que vous étiez dans la cabine et que vers minuit vous êtes venu retrouver le pilote sur le pont ; il faisait une nuit de brume et vous ne saviez pas où vous étiez, et vous avez demandé au pilote où vous étiez et il vous l'a dit, et après l'avoir vérifié vous avez constaté que le pilote était dans le vrai ?—R. Non, je ne m'en souviens pas. Je ne me rappelle rien de cela. Je pense que nous étions tous deux en bas pendant un certain temps en remontant la baie. Je me rappelle que nous nous dirigions tout droit sur l'île ; c'est tout ce que je me rappelle à cet égard.

Q. Vous ne voudriez pas comparer la connaissance que vous avez des lieux à celle qu'à un pilote ?—R. Oui.

Q. En ce qui a trait à l'étendue de cette connaissance ?—R. Oui, je me fierais tout aussi bien à moi-même qu'à un pilote.

Q. N'avez-vous pas dit à M. Rodgers que tous les vaisseaux devraient payer le pilotage, et n'êtes-vous pas allé avec lui le dire à vos armateurs ?—R. Oui, j'ai dit que la loi du pilotage telle qu'elle est maintenant n'a pas sa raison d'être ; ainsi je paie $35 par voyage lorsque d'autres vaisseaux qui transportent la même quantité de fret ne paient rien. Je paie de $25 à $35, et je dis que le pilotage devrait se payer d'après le système actuel.

William Hamilton Fownes est entendu :

Au capitaine Smith :

Q. Commandez-vous un vaisseau en ce moment ?—R. Non.

Q. Quel est le dernier vaisseau que vous avez commandé ?—R. Le *Woodbine* ; il est perdu. Il jaugeait 363 tonneaux ; il s'est perdu sur la côte du Brésil, et je le commandais.

Q. Etes-vous revenu du Brésil en qualité de passager ?—R. Oui. J'ai transmis la nouvelle à la douane à M. Barbour. J'ai un certificat canadien de compétence de capitaine au long cours.

Q. Où avez-vous passé l'examen ?—R. A Saint-Jean, en février 1876. Je fais le commerce étranger, particulièrement au Brésil, depuis dix ans.

Q. Avez-vous subi des accidents antérieurement à celui-ci ?—R. Non, rien digne de mention.

Q. Lorsque vous entrez dans le port, dans la baie, cherchez-vous en général un pilote ?—R. Oui, mais je ne sais exactement où en trouver un.

Q. Vous louvoyez jusqu'à ce que vous en trouviez un ?—R. Je continue à avancer jusqu'à ce que j'en rejoigne un. Je ne me détourne pas de ma course. Si je puis déterminer les signaux de brume, je continue.

Q. Vous êtes venu et retourné si souvent que vous connaissez presque tous les signaux de brume et les phares ?—R. J'en connais quelques-uns et d'autres que je ne connais pas. Je consulte mon livre et ma carte en montant pour me rafraîchir la mémoire.

Q. A mesure que vous approchez ces langues de terre et que vous n'entendez pas le sifflet de brume, que faites-vous ?—R. C'est selon où je me trouve dans la baie. Je fais des sondages. Je ne me risque pas. Je prends des sondages à partir de l'embouchure de la baie.

Q. Trouvez-vous que les sondages sont assez justes lorsque vous entrez dans la baie ?—R. Oui, et je trouve qu'ils s'accordent assez bien avec la carte. Je considère que les sifflets de brume indiquent assez bien les diverses directions dans la baie de Fundy, et j'ai trouvé qu'ils m'étaient utiles.

Q. Quel chenal avez-vous pris d'habitude ?—R. Je prends les deux.

Q. En hiver, lequel prenez-vous généralement ?—R. Le chenal du nord.

Q. Pourquoi prenez-vous le chenal du nord en hiver ?—R. Parce que les vents du nord-ouest nous donne du beau temps et une mer facile.

Q. Lorsque vous arrivez par le chenal du sud dans cette direction, vous est-il arrivé de la brume ?—R. Oui.

Q. Les sondages vous ont-ils été de quelque utilité ?—R. Pas d'une grande utilité là-bas ; l'eau est très profonde là.

Q. Vous contenteriez-vous d'un ou deux sondages, ou prendriez-vous une ligne ininterrompue de sondages ?—R. Je continuerais à sonder tout le temps et je comparerais les sondages à la carte.

Q. Lorsque vous avez fait ces comparaisons, vous avez toujours trouvé la carte assez exacte ?—R. J'ai toujours trouvé la carte exacte. Il me fallait tenir compte de l'influence des marées.

Q. Avez-vous constaté des irrégularités en entrant dans l'embouchure de la baie ?—R. Je ne sache pas que j'en aie constaté à ma connaissance.

Q. Il est très possible qu'on en constatât s'il faisait gros vent au large ?—R. Peut-être bien.

Q. Cela pourrait se présenter sur n'importe quel littoral ?—R. Vous trouverez la chose n'importe où dans le monde.

Q. Vous avez pris un pilote dans tous les arrondissements ?—R. Partout où je les ai rencontrés.

Q. Etes-vous déja venu seul jusqu'à Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. Dans quelles circonstances ?—R. J'avais un homme à bord qu'un bateau-pilote avait amené et je passai les pilotes sans les voir.

Q. Dans ces circonstances, si vous aviez vu un pilote vous l'auriez pris ?—R. Certainement.

Q. Croyez-vous que les sondages au large de l'île aux Perdrix, du côté du sud, sont exacts ?—R. Oui ; j'y ai jeté l'ancre, j'ai constaté que les sondages à cet endroit sont exacts et qu'ils correspondent à ceux de la carte.

A M. Skinner :

Q. Qu'avez-vous à dire sur la nécessité des pilotes pour la baie ?—R. Je pense que les pilotes sont nécessaires pour la baie.

Q. Vous êtes vous fait une idée sur la question du système obligatoire ou du système libre ?—R. Non.

Q. Qu'est-ce que votre expérience vous porterait à dire; un système qui maintiendrait un corps de pilotes compétents serait une chose satisfaisante pour vous?—R. Oui; mais je pense que l'on devrait maintenir les pilotes en bon état d'efficacité.

Au capitaine Smith :

Je pense qu'il devrait y avoir un système de pilotage ici, qu'il soit ou non obligatoire, et j'ai toujours été heureux d'avoir un pilote en entrant dans la baie chaque fois que j'ai pu en prendre un à bord.

Au capitaine Douglass :

Q. Vous prendriez un pilote même en supposant que le pilotage n'eut pas été obligatoire?—R. Certainement. Je navigue pour le compte de M. H. J. Olive et de M. Troop.

22 février 1895.

NATHANIEL C. SCOTT est entendu :

Au capitaine Douglass ;

Je tiens magasin et je suis propriétaire de quelques vaisseaux.

Q. Des vaisseaux de quel tonnage?—R. De 124 tonneaux à 80 tonneaux.

Q. Combien?—R. J'en ai environ dix, tous en dessous de 125 tonneaux.

A M. Schofield :

Q. Toutes ces goélettes sont exemptes du paiement obligatoire?—R. Oui.

Q. A votre connaissance, pensez-vous que les capitaines de quelqu'une de vos goélettes prennent des pilotes?—R. Non.

Q. Croyez-vous qu'il faille des pilotes pour aider à vos capitaines à diriger leurs vaisseaux dans la baie ou leur aider à entrer dans le port ou à en sortir?—R. Non, mes vaisseaux n'en ont absolument aucun besoin; je ne pense pas qu'ils seraient nécessaires.

Q. Quelle est la durée de votre expérience relativement au cabotage?—R. Je fais ce commerce depuis 1875.

Q. Certains témoins ont dit ici qu'à leur avis, si le système obligatoire doit se continuer ici, les vaisseaux de toutes catégories et de tout tonnage devraient raisonnablement contribuer à cette charge, et que cette contribution devrait se calculer d'après le tonnage; approuveriez-vous la chose?—R. Non, je ne l'approuverais pas.

Q. Dites pourquoi vous vous y objectez?—R. D'abord parce que les petits vaisseaux ne peuvent faire le pilotage à cause de leurs recettes; il y a en outre le nombre de voyages qu'ils font; ils voyagent continuellement entre ici et New-York, et ils sont ici si souvent. Je prétends que s'ils sont appelés a payer du pilotage, ils auront à payer une forte somme dans le cours de l'année.

Q. Daprès cela, des petits vaisseaux de 125 tonneaux d'un tonnage moindre auraient à payer tout comme les gros, mais une somme moindre, naturellement, et vous vous objectez à cela?—R. Oui, à tout prix.

Q. Vos raisons?—R. Mes raisons sont que nous n'avons pas besoin de pilotes. Nous avons des hommes compétents pour faire notre besogne et nous les payons pour la faire; ce sont des hommes capables de faire leur besogne et nous n'avons jamais eu de désordre dans la baie avec un seul de ces capitaines, je crois, et conséquemment je ne pense pas que ce soit nécessaire.

Au capitaine Smith :

Q. Vous objecteriez de payer le pilotage pour un de vos vaisseaux parce qu'ayant des hommes compétents à bord vous ne croyez pas la chose nécessaire?—R. Oui; ces hommes compétents sont les capitaines. Je m'objecterais à ce qu'on imposa même un taux modique sur cette catégorie de vaisseaux.

A M. Schofield :

Q. Vous objecteriez-vous à ce qu'il y eut, dans ce port, un système de pilotage s'il n'était pas obligatoire?—R. Je ne m'y objecterais pas, attendu que cela serait leur propre affaire.

Q. Supposez que le tonnage de votre vaisseau soit porté à 300 tonneaux, j'entends que l'exemption soit portée à 300 tonneaux, croyez-vous qu'il en résulterait des avantages pour le commerce de ce port?—R. Je pense que, le plus souvent, nous aurions un plus grand nombre de vaisseaux pour le commerce de cabotage, et au lieu d'avoir des vaisseaux qui ont été bâtis à un tonnage couvert par l'exemption, nous en aurions de plus gros et de plus profonds et qui conviendraient mieux au commerce de cabotage.

Q. Conviendraient-ils même à d'autres objets?—R. Ils seraient plus propices à la navigation d'hiver. On s'en servirait pour cet objet.

Q. N'est-il pas vrai qu'actuellement il y a, dans ce port, un grand nombre de goélettes de moins de 125 tonneaux qui sont désarmées?—R. Un grand nombre.

Q. Pourquoi sont-elles désarmées?—R. Ici le cabotage n'est pas profitable en hiver sur cette côte, il y a tant de tempête et de glace, souvent les havres sont fermés par la glace, et les vaisseaux s'exposent à périr à naviguer par ces tempêtes.

Q. Supposez que l'on construise les vaisseaux d'un tonnage plus fort?—R. S'il y eut un autre commerce profitable à faire ils s'y lanceraient assurément, et ils ne désarmeraient pas.

Q. Supposez que l'on construisit des vaisseaux de deux ou trois cents tonneaux, où iraient-ils?—R. Ils iraient faire le commerce à l'étranger, s'ils y trouvaient leur affaire. Ils seraient en état de faire ce commerce. Je n'ai guère eu d'expérience dans ce commerce, sauf la connaissance que j'ai des vaisseaux de cette catégorie; souvent ils partent pour l'étranger.

Q. N'avez-vous jamais éprouvé d'accident à voyager en voilier entre ici et les Etats-Unis, sans pilotes dans la baie?—R. Non.

Q. Règle générale, assurez-vous vos vaisseaux?—R. Il y en a que j'assure et d'autres que je n'assure pas; lorsque j'ai de forts intérêts dans un vaisseau je garde un peu d'assurance.

Q. Est-ce que le fait que vous n'avez pas de pilotes à bord de vos vaisseaux a pour résultat de faire hausser l'assurance?—R. Pas que je sache, je n'ai jamais éprouvé la chose en matière d'assurance. Je ne le crois pas, à cause du tonnage de mes vaisseaux, et attendu que l'on considère les capitaines aussi capables que qui que ce soit de conduire leurs vaisseaux, soit à l'entrée ou à la sortie du port.

Q. Les compagnies d'assurance n'ont-elles jamais attiré votre attention sur ce fait lorsque vous négociciez vos assurances?—R. Elles ne m'ont jamais posé cette question à ma connaissance.

Q. Vos polices n'ont-elles jamais stipulé que vous deviez employer des pilotes? R. Non, je ne l'ai jamais remarqué. Je n'ai jamais songé au pilotage, attendu que nous n'avons jamais eu à en payer, et que nous n'avons jamais eu quoique ce fut à faire avec le pilotage.

Au capitaine Douglass :

Q. Vous dites que les capitaines de vos vaisseaux sont des hommes compétents? R. Oui.

Q. Ont-ils des certificats de compétence ou de service?—R. Oui, ils ne sont tenus d'avoir des certificats que lorsque le vaisseau dépasse 100 tonneaux.

Q. Croyez-vous qu'un certificat de compétence ou de service est une preuve suffisante de la compétence du capitaine pour gouverner le vaisseau?—R. Je le crois

absolument lorsqu'un capitaine obtient un certificat pour un littoral quelconque, et lorsqu'il obtient ce certificat il a dû passer des examens qui démontrent à l'examinateur qu'il a les qualités requises.

Q. Il prouve qu'il a les qualités requises pour la navigation en général, mais non pas quant à sa connaissance des lieux dans la baie de Fundy?—R. Je le crois; je pense qu'on lui accorde un certificat pour gouverner son vaisseau, attendu que lorsqu'il aspire à un certificat il n'y a pas de doute que toutes ces questions lui sont posées. Je pense que vous pourriez obtenir des capitaines de plus amples détails sur cette question. Je crois que tous mes capitaines sont des hommes compétents, et je ne crois pas que quelqu'un puisse contester cela, car je n'ai jamais eu de désastre.

Q. Je demande s'ils n'ont jamais passé d'examen du pilotage pour la baie de Fundy?—R. Je ne crois pas qu'ils aient passé un examen de pilotage, simplement pour obtenir un certificat; je ne connais pas les questions qu'on leur pose, ce qu'ils sont tenus d'apprendre, mais ce sont des hommes qui ont eu plusieurs années d'expérience avant de pouvoir demander des certificats.

Au capitaine Smith :

Ils font plusieurs voyages par année de Saint-Jean; ils font tout le temps de sept à dix voyages par année.

Q. Et ils ont obtenu leurs certificats?—R. Certains d'entre eux voyagent pour moi depuis dix ans en qualité de capitaines, depuis qu'ils ont obtenu leur certificat. Ils ont été heureux dans leurs voyages, attendu que je n'ai jamais perdu un vaisseau.

Q. Un homme acquiert de l'expérience chaque année?—R. Je le croirais.

Q. Savez-vous combien de temps un homme doit faire d'apprentissage avant d'obtenir un certificat de capitaine?—R. Je ne saurais dire exactement combien de temps doit durer son apprentissage.

Au capitaine Douglass :

Q. Si les capitaines étaient tenus de passer des examens de pilotes, seriez-vous plus porté à employer un homme qui aurait un certificat de pilote qu'un homme qui n'en aurait pas?—R. C'est selon les relations que j'aurais eues avec cet homme et selon les circonstances. Si deux hommes, deux étrangers, venaient me demander un vaisseau, je prendrais naturellement celui qui aurait subi tous les examens, mais si l'un d'eux eût grandi à mon service et qu'il eût été à bord d'un de mes vaisseaux pendant cinq ou dix ans, et que grâce à son travail il eût monté en grade, il y en a qui apprennent plus vite que d'autres, alors les rapports que j'aurais avec cet homme me porteraient à décider si je dois le prendre ou en prendre un autre. Un homme muni de l'expérience qu'il aurait du fait d'être resté à bord d'un de ces cabotiers durant un bon nombre d'années, après avoir probablement commencé simple matelot pour devenir ensuite second puis capitaine, aurait, je crois, les meilleures recommandations que je pourrais désirer.

Q. En supposant que l'on mit à l'étude la question des examens et que l'on portât l'exemption à des vaisseaux plus gros que les vaisseaux de 124 tonneaux, y a-t-il à vos yeux des objections à ce que les capitaines de ces gros vaisseaux passent les examens?—R. Loin de là. Je ne ferais aucune objection à cet égard. Je considère qu'ils passeraient avec succès les examens pour ce qui est de la baie et pourvu qu'ils y aient grandi.

Au capitaine Smith :

Q. Vous avez une certaine somme de confiance dans les capitaines de vos vaisseaux de moins de 125 tonneaux qui font le cabotage?—R. Oui.

Q. Si vous aviez l'idée qu'il vous serait avantageux et profitable de bâtir un autre vaisseau d'un tonnage plus fort, croiriez-vous qu'un capitaine de vos petits vaisseaux serait en état de prendre le commandement de vaisseaux d'un plus fort tonnage dans la baie et en dehors de la baie?—R. Oui, monsieur, absolument. Je crois qu'un homme qui est capable d'amener un vaisseau de 125 tonneaux est tout aussi capable d'amener un vaisseau de 300 tonneaux.

Q. Vous prendriez-donc, à votre idée, un des hommes de vos petits vaisseaux pour le mettre sur le vaisseau de fort tonnage ?—R. Je le prendrais s'il était en état d'en prendre le commandement et s'il eût un certificat pour un vaisseau de plus de 100 tonneaux.

Au capitaine Douglass :

Ainsi que je l'ai dit, je ne soulèverais pas d'objection à l'égard d'un homme muni d'un certificat, mais j'exercerais mon jugement d'après ce que je connaîtrais de l'individu. Je ne pense pas que l'examen rendrait un de mes capitaines meilleur en quoi que ce soit, parce que j'ai confiance en eux.

Q. Vous dites que si vous construisiez un vaisseau plus gros, vous auriez assez de confiance pour faire monter un de ces hommes à bord en qualité de capitaine ?—R. Je le ferais très certainement en raison de la connaissance que j'aurais de cet homme en particulier.

A M. Skinner :

Q. Lorsque vous choisissez vos capitaines vous en prenez un qui est non seulement capable de gouverner votre vaisseau, mais qui a aussi assez de connaissances en pilotage pour diriger sans danger le vaisseau dans la baie et en dehors de la baie ?—R. Oui.

Q. Avez-vous maintenu vos titres de propriété dans des vaisseaux au-dessous de 125 tonneaux afin d'éluder le pilotage ?—R. Je ne puis dire que cela a été mon seul but; je pourrais dire ceci, que lorsque je commençai à acquérir des vaisseaux, je vins en contact avec cette catégorie d'hommes que l'on trouve dans des petits vaisseaux. J'avais très peu d'argent et j'en ai encore très peu, de sorte que je ne pouvais me lancer dans des vaisseaux plus gros et soutenir le commerce, et j'ai cru qu'il serait pour moi plus profitable d'adopter ces petits vaisseaux. Je ne crois pas que je pourrais payer du pilotage. Je puis dire que dans l'état actuel des affaires, mes petits vaisseaux ne peuvent rapporter rien de plus que ce qu'ils rapportent aujourd'hui. Tel que c'est aujourd'hui ils ne font pas plus que défrayer les dépenses. Nous ne pouvons les assurer pour leur valeur, parce qu'ils ne peuvent rapporter assez pour cela, et s'il nous fallait payer du pilotage nous aurions un déficit considérable. Je n'ai jamais payé de pilotage. Une des raisons pour lesquelles mes vaisseaux ne font pas d'argent, c'est que les affaires sont mauvaises.

Q. Vaudrait tout aussi bien en sortir le plus tôt possible ?—R. Oui. Je ne retire rien de ces vaisseaux dans l'état actuel des affaires, et s'il me fallait payer du pilotage je serais dans une position encore pire.

ELISHA P. FULLERTON est entendu :

Au capitaine Smith :

Q. Commandez-vous un vaisseau dont le port d'attache est Saint-Jean ?—R. L'été dernier j'ai commandé un vaisseau qui est maintenant désarmé pour l'hiver ; c'est l'*Union*, de 97 tonneaux ; ce vaisseau faisait les ports du détroit à Boston, Providence, New-Bedford et Bridgeport.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous dans ce commerce ?—R. Je suis capitaine de vaisseaux, en dehors de la baie, depuis six ans.

Q. Qu'appelez-vous les ports du détroit ?—R. Bridgeport, et de fait lorsque nous allons de l'autre côté des hauts-fonds c'est aussi New-Bedford et Providence ; lorsque nous allons de l'autre côté des hauts-fonds de Nantucket nous les appelons les ports du détroit.

Q. Avez-vous été audelà de Long Island?—R. Oui; je passe parfois par là pour New-York lorsqu'il y a de la brume.

Q. Avez-vous un certificat?—R. Oui.

Q. De compétence ou de service?—R. De compétence.

Q. Où avez-vous passé l'examen?—R. A Saint-Jean.

Q. Depuis quand étiez-vous en mer lorsque vous avez obtenu votre certificat?—R. Depuis neuf ans.

Q. Savez-vous ce que dit le règlement relativement aux certificats de caboticrs? —R. Voilà si longtemps que j'ai passé mes examens que je ne puis me rappeler de tout exactement; mais je crois qu'un homme doit faire deux ou trois ans d'apprentissage comme second avant de pouvoir passer l'examen de capitaine pour le commerce de cabotage et obtenir un certificat. Je crois que c'est trois ans, mais je ne suis pas sûr. Il vous faut faire preuve que vous avez fait ce temps en qualité de second. De l'école il passe devant le bureau des examinateurs. Lorsque le capitaine le croit en état de passer l'examen il l'envoie aux examinateurs.

Q. Lorsque tout cela est fait et qu'il obtient son certificat cela lui permet de monter à bord d'un cabotier et d'en prendre le commandement?—R. Oui; c'est le titre de sa compétence, ou du moins la preuve.

Q. Pouvez-vous obtenir un certifiat en trois années?—R. Oui.

Q. Existe-t-il un officier qui après n'avoir passé que trois années en mer ait obtenu un certificat?—R. Non, je n'en connais pas.

Q. D'après la loi, si un homme subit un examen et qu'il obtienne un certificat il a le droit de prendre le commandement d'un cabotier?—R. Oui.

Q. Savez-vous jusqu'où s'étend ce commerce de cabotage?—R. Oui; mon certificat me permet d'aller à l'Amérique méridionale et aux Antilles.

Au capitaine Douglass :

Q. Par le Cap-Horn si c'est nécessaire?—R. Non, je ne pense pas que mon certificat me le permettrait. Les autorités ne me permettraient pas d'aller en Angleterre.

Q. Avez-vous été aux Antilles?—R. Oui.

Q. Croyez-vous qu'un homme qui a passé examen et qui a obtenu un certificat de compétence pour le cabotage soit capable d'aller aux Antilles?—R. Oui, je le crois.

Q. Jugez-vous qu'il est capable de sortir de la baie de Fundy avec son vaisseau et de l'y amener?—R. Oui, certainement.

Q. Vous n'avez pas été obligé de prendre un pilote à bord du vaisseau que vous commandiez?—R. Non.

Q. N'avez-vous jamais pris de pilote?—R. Non, pas dans la baie de Fundy. Je les ai vus venir à bord en demandant tout simplement pour prendre le diner ou quelque chose comme cela, puis repartir après être restés quelque temps, et il pouvait se faire que pendant qu'ils étaient à bord je leur posais des questions et qu'ils me renseignaient sur un mode particulier de sortir de la baie, et je pouvais suivre leur avis. Je ne suis pas obligé de les prendre.

Q. Vous jugez-vous capable de commander un vaisseau de 300 tonneaux en remontant et descendant la baie?—R. Oui, je me crois absolument compétent.

Q. Pourquoi?—R. Parce que je navigue dans la baie, tant à l'entrée qu'à la sortie, depuis bientôt sept ans, et je n'ai jamais jeté à la côte un vaisseau que je commandais, et j'ai toujours atteint le port de Saint-Jean sain et sauf en temps de brune.

Q. Pensez-vous qu'il n'y a pas de différence entre diriger un petit et un gros vaisseau?—R. On peut davantage se rapprocher sans danger de la côte dans un petit vaisseau, car dans un petit vaisseau un homme peut aller jusqu'au point de voir le fond puis s'éloigner. Si je commandais un gros vaisseau je ne songerais pas à prendre un pilote, avec l'expérience que j'ai comme caboteur dans la baie de Fundy.

Q. Est-ce qu'un des sujets de l'examen que vous avez subi s'appliquait à la navigation de la baie de Fundy, au pilotage dans cette baie?—R. Non, l'on ne m'a pas posé de question sur le pilotage dans la baie de Fundy.

A M. Schofield:

Q. Il vous a fallu produire des certificats de capitaines attestant d'une certaine durée du service?—R. Oui, pour faire preuve de mon apprentissage de deux ou trois ans comme second.

Q. Supposez que vous eussiez voyagé entre ici et Boston durant toute cette période de deux ou trois ans, et pas plus loin que Boston, cela suffirait-il pour vous permettre d'obtenir un certificat?—R. Oui, je le crois.

Q. Et vous entreprendriez alors de trouver les hauts-fonds de Nantucket comme capitaine?—R. Je ne sais que répondre à cette question. Mon certificat me permet d'aller aux Antilles.

Q. Voudriez-vous ou non faire ce voyage comme capitaine?—R. Il y a des capitaines qui ont commandé des petits vaisseaux à Boston et pas plus loin, et ils ont obtenu leur certificat et ils ont conduit leurs vaisseaux de l'autre côté des hauts-fonds, et cela d'eux-mêmes. On ne peut avoir de pilote là-bas; de même aussi que d'autres capitaines ne se croiraient pas compétents pour traverser les hauts-fonds, ils engagent un second qui a une grande expérience des hauts-fonds, et à l'aide du second ils se rendent à New-York sans encombre; après quelques voyages le capitaine se juge compétent, se dispense des services du second, et navigue seul, mais pour ce qui me concerne j'avais acquis beaucoup d'expérience sous ce rapport avant d'avoir eu mon certificat. Il existe une certaine somme de danger dans les deux, mais je considère que je suis capable de naviguer sur les hauts-fonds aussi bien que dans la baie de Fundy. Il est arrivé que j'ai quitté New-York, et je n'ai rien vu qu'une fois rendu à Saint-Jean. Je n'ai pas vu de pilote, car dans le mauvais temps vous ne pouvez voir de pilote, et il vous faut alors ne compter que sur vous-même. Mon expérience m'enseigne que quelque soit le port où vous allez, si le temps est réellement mauvais et que vous voulez avoir un pilote vous ne pouvez en avoir un; il ne vous reste plus qu'à compter sur la miséricorde divine et sur vos propres connaissances; mais s'il fait beau et que vous puissiez diriger vous-même votre vaisseau ils voltigent autour de vous comme un essaim d'abeilles. Ceci s'applique tout aussi bien à ce port-ci. Je vais dans tous les ports indistinctement. Il est embarrassant de les prendre lorsque vous n'en avez pas besoin.

Q. Vous vous considérez aussi compétent qu'aucun pilote de Saint-Jean pour gouverner votre vaisseau dans la baie de Fundy en temps de brume?—R. Je crois que je m'abuserais beaucoup trop si je disais que je ne le suis pas. En général un homme se croit le plus capable de tous et il en est ainsi de moi. Je me crois aussi capable que qui que ce soit. J'ai couru le risque de perdre mon vaisseau avec un pilote à bord alors que je sortais de la baie. Il vint à mon bord; je me rappelle qu'à West-Quoddy un des pilotes vint à bord, car nous les admettons toujours à bord et prenons leur avis parfois si nous les croyons judicieux. Nous sortions du port et nous allions de l'avant, lorsqu'il me conseilla de prendre certain chenal entre les rochers, disant que la marée y était meilleure; je me laissai gagner, et nous nous trouvâmes pris entre ces récifs, la marée était aussi forte que plus loin et le vaisseau arrêta, et je faillis jeter mon vaisseau sur le rocher. Si je n'avais pas eu de pilote à bord j'aurais écarté ces dangers. Je constatai que le pilote, avec toutes ses connaissances des lieux, n'en connaissait pas autant que moi, et en suivant son conseil j'ai failli jeter mon vaisseau à la côte.

Q. Prenez-vous des pilotes pour entrer à Boston et pour en sortir?—R. Non, je les remercie chaque fois.

Q. Maintenant, quant au paiement du pilotage?—R. Le pilotage est obligatoire à Boston, mais il n'exige pas le plein prix. Il vous font payer la moitié du pilotage, que vous preniez un pilote ou non; et si vous en prenez un il exige de vous le plein prix.

Au capitaine Smith:

Q. Si vous refusez de prendre un pilote vous êtes tenu de payer la moitié du pilotage?—R. Oui, le pilotage à l'entrée; la moitié du pilotage à l'entrée nous exempte du pilotage à la sortie et à l'entrée.

Q. Si vous prenez le pilote, ceci vous exempte-t-il de payer pour la sortie ?—R. Je le crois, bien que je n'aie jamais pris de pilote à Boston, mais je sais parfaitement que ceci vous tient quitte.

A M. Schofield :

Q. Passez-vous généralement par le chenal du nord à la sortie ?—R. Je passe généralement par le chenal du nord, mais j'ai passé par le sud. En été je préfère le sud. Je suis venu et retourné par le sud, et je suis sorti et rentré par le nord.

Q. Lequel est le plus sûr, à votre avis ?—R. Règle générale ils prennent le chenal du nord, et je pense qu'en temps de brume le chenal du sud est le plus sûr. Mon avis est qu'en temps de brume je préférerais, soit à l'entrée ou à la sortie, passer par le chenal du sud. Ainsi, par exemple, j'arrive parfois la nuit à l'embouchure de la baie, alors qu'il fait une grosse brume et un grand vent ; je crains quelque peu parfois d'approcher le chenal du sud, vu qu'il est si étroit, et en conséquence je me dirige sur l'île aux Eglantiers, et faisant un bon sondage je calcule à quelle distance je me trouve au large de l'île aux Eglantiers, et je prends alors ma direction vers la baie, vu que ce chenal est plus large. C'est pourquoi je viens par le chenal du sud, bien que je n'aie pas vu terre du moment ou j'ai quitté le cap Cod.

A M. Skinner :

Q. N'avez-vous pas eu d'accident avec le *Glen* ?—R. Oui. C'était une goélette, et elle s'est perdue au large de Mount-Desert ; j'étais son capitaine.

Q. Si vous n'étiez jamais venu dans la baie et que vous arriviez ici comme capitaine absolument étranger à la baie, prendriez-vous alors un pilote ?—R. Oui, si je commandais un gros vaisseau et que je ne connusse pas la baie.

DANIEL J. PURDY est entendu :

Au capitaine Smith :

Je suis armateur de ce port-ci et je suis intéressé avec d'autres personnes.

Q. Combien de vaisseaux avez-vous ?—R. Neuf.

Q. Quel est le plus fort tonnage ?—R. Je suis agent pour des vaisseaux de 247 tonneaux, je pense, et j'ai des vaisseaux à partir de ce tonnage en descendant jusqu'aux petites goélettes de moins de 100 tonneaux.

A M. Schofield :

Q. Vous savez que des vaisseaux de 125 tonneaux et plus sont tenus de payer du pilotage ?—R. Oui.

Q. Approuvez-vous ce système ?—R. Non, je ne l'approuve pas.

Q. Dites pourquoi ?—R. Je pense que les capitaines que j'ai et nombre d'autres, sont capables de gouverner leurs propres vaisseaux, et s'ils ne l'étaient pas je ne voudrais pas leur permettre de commander un vaisseau. Je sais que parfois ils arrivent sans pilotes dans la brume la plus épaisse, et je pense qu'il n'y a pas de difficulté qu'ils peuvent manœuvrer leurs propres vaisseaux, mais je leur ai toujours recommandé de prendre des pilotes ; puisqu'il leur faut payer pour ce service, qu'on fasse gagner aux pilotes leur argent.

Q. En supposant que le système ne serait pas obligatoire, que feriez-vous ?—R. Je ne leur permettrais pas alors de prendre de pilotes, parce que je crois qu'ils sont capables de diriger leurs propres vaisseaux, et je ne pense pas que cela serait nécessaire. Les profits que rapportent les vaisseaux sont maintenant très minces, et le pilotage représente une somme plus forte que ce que retirent les armateurs des vaisseaux. J'ai eu des vaisseaux d'un fort tirant d'eau et d'un faible tonnage qui payaient

une somme considérable pour le pilotage. J'ai eu un vaisseau de 135 tonneaux, et il m'en a coûté $38.50 pour le faire piloter avec une cargaison à l'entrée et à la sortie. S'il arrivait sur lest il n'en coûterait pas tout à fait autant.

Q. Les capitaines qui obtiennent des certificats de cabotage, les croyez-vous capables de diriger, sans pilotes, des vaisseaux dans la baie?—R. Oui.

Q. En votre qualité d'armateur vous seriez disposé à courir le risque en en prenant un à votre service?—R. Certainement.

Q. Avez-vous éprouvé un accident avec un de ces capitaines qui ont à votre avis les qualités requises?—R. Pas tout à fait un accident, mais tout près; non, pas d'accident.

Q. Quant à l'assurance, avez-vous eu à payer un supplément pour assurer vos vaisseaux sans pilotes?—R. Je n'ai pas l'habitude d'assurer mes vaisseaux. Cela ne ferait absolument rien à l'assurance. Je n'aurais à payer aucun supplément de prime, pas plus que mon voisin qui pourrait avoir un pilote, quoique je ne fasse pas d'assurance.

Q. Pensez-vous qu'il serait avantageux pour le commerce maritime de ce port-ci si le tonnage des navires qui sont exempts du pilotage était porté de 125 tonneaux à 300 tonneaux?—R. On pourrait y économiser quelque chose.

Q. Est-ce que la chose aurait de l'effet sur la construction des vaisseaux?—R. Oui; on a construit des vaisseaux ici qui ont été gâtés parce qu'on voulait en maintenir le tonnage au-dessous du chiffre réglementaire; c'est-à-dire des vaisseaux à fond plat qui transportent les deux tiers de leur chargement sur le pont et une faible proportion de la cargaison sous le pont, parce que les vaisseaux sont plats, et deux ans se seront à peine écoulés que ces vaisseaux seront à peu près hors de service. Les gros chargements de pont les détruisent. Si l'on réduisait le pilotage on construirait les vaisseaux plus profonds.

Q. En ce qui à trait au paiement du pilotage, croyez-vous que, si le système se continuait, on doit calculer le pilotage d'après le tirant d'eau ou d'après le tonnage?—R. Je pense que le moyen le plus juste serait d'après le tonnage. Un gros vaisseau qui transporte une grosse cargaison est davantage en état de payer plus de pilotage qu'un petit vaisseau.

Q. Il est à votre connaissance que certains steamers qui font le cabotage dans la baie sont exempts du paiement du pilotage?—R. Oui, je crois.

Q. Pensez-vous que c'est juste?—R. Je ne le pense pas; si l'obligation de payer doit exister tous devraient contribuer. Ils gagnent beaucoup plus d'argent que les goélettes, et ils viennent librement tandis que les goélettes sont obligées de payer. Je crois qu'ils devraient payer eux aussi. Je ne fais pas de distinction entre les steamers. Si l'on est tenu au pilotage obligatoire je suis d'avis que tous les vaisseaux devraient payer. Je préférerais un système libre, parce que si un homme a besoin d'un pilote il a bien le droit d'en payer la façon, et s'il n'en a pas besoin qu'on le laisse libre. S'il y avait un système je pense que la chose aurait un heureux effet sur la navigation, et ce serait un avantage pour le port.

Q. Qu'avez-vous à dire sur la question de savoir s'il y aurait des pilotes pour le commerce du port au cas où le pilotage obligatoire serait aboli?—R. Je pense qu'il y aurait assez de pilotes pour le commerce et que tous les vaisseaux qui arrivent pourraient avoir des pilotes. Je suis sous l'impression qu'il y a actuellement trop de pilotes, et je pense que si le système obligatoire cessait il y aurait assez de pilotes pour les vaisseaux qui en auraient besoin.

A M. Skinner :

Q. Je comprends qu'à votre avis les caboticrs n'auraient pas besoin de pilotes?—R. Non. Je ne sais qu'en dire quant au commerce étranger. Je sais que mes capitaines n'en ont pas besoin. J'ai parlé du commerce étranger à plusieurs capitaines, et ils disent que non, qu'ils n'en ont pas besoin.

Q. Vous pensez alors que les pilotes ne sont pas nécessaires pour protéger la propriété?—R. Ils le pourraient pour certains étrangers, mais je ne crois pas qu'ils le sont en réalité. Je pense qu'un homme qui peut gouverner son vaisseau ailleurs peut le faire dans la baie de Fundy; il peut se faire que les étrangers en eussent

besoin ; je ne les crois pas très nécessaires ; je sais qu'ils ne sont pas nécessaires pour le commerce de cabotage.

Q. Les vaisseaux dont vous avez soit la propriété ou l'administration, sortent-ils pour la plupart des chantiers canadiens ou des chantiers américains ?—R. En partie.

Q. Combien, sur les neuf, sortent des chantiers américains ?—R. Quatre, je crois. Leur administration est ici et je suis leur agent, les propriétaires d'un certain nombre sont d'ici, tandis que les propriétaires des autres sont d'ailleurs.

Q. Relativement au vaisseau de 135 tonneaux, n'avez-vous pas essayé de le faire mesurer de façon à le faire tomber dans la catégorie des 125 tonneaux ?—R. J'ai essayé, mais je n'ai pas pu y arriver. Il a pris un chargement de deux cent mille pieds de bois, et, l'année dernière, le prix que nous avons obtenu a baissé jusqu'à $2 ; nous avons eu parfois $3. Le prix est actuellement de $2.50 ; ce prix est une bonne moyenne.

Q. Quelle quantité de houille prenez-vous en revenant ?—Q. Environ 270 tonteaux, dont le transport varie de 60 cents à $1.75 est une bonne moyenne.

Q. En chiffres ronds, quelles sont les dépenses d'un voyage ?—R. Je ne pourrais guère vous le dire ; parfois les profits sont très minces dans un petit vaisseau comme celui-là.

Q. Quels autres impôts de port voudriez-vous voir disparaître ?—R. J'ai l'idée que les droits de port sont élevés.

Q. Autre chose ?—R. Vous payez tant par année et tant par voyage chaque fois que le vaisseau arrive ici ; les droits de quaiage sont assez élevés, mais si j'étais propriétaire de mon propre quai je pourrais changer d'avis.

Q. Si le commerce était meilleur il ne vaudrait guère la peine d'en parler ?—R. La chose serait plus facile. Depuis ces dernières années il n'y a rien à faire dans les vaisseaux.

Q. Le vaisseau qui a subi un accident s'est-il perdu ?—R. La chose n'est pas arrivée dans la baie de Fundy, mais en dehors des limites du pilotage ; dans tous les cas il n'avait pas le tonnage imposable. C'était il y a huit ou dix ans.

Q. Etait-ce dans les limites du pilotage dans le temps ?—R. Je ne me le rappelle pas. Je crois que c'était au Bass Harbor ; le capitaine ne s'est pas noyé.

Q. Où se trouvait l'autre vaisseau qui a subi un accident ?—R. A West-Quoddy ; une tempête de vent éclata et le vaisseau fut jeté à la côte. Un de ces vaisseaux s'appelait *Mabel Purdy* et se perdit. Tous deux étaient au-dessous du tonnage imposable.

Q. Quant à celui qui a été jeté à la côte, n'avait-on pas pu l'en empêcher ?—R. Non. Il entra dans le havre pour jeter l'ancre et un gros vent du sud-est éclata.

Q. Est-il entré jeter l'ancre dans le havre pour fuir la tempête ?—R. Je ne le pense pas. Je pense qu'il faisait un temps calme, et une tempête de vent du sud-est éclata pendant qu'il était à l'ancre.

Q. N'aurait-il pas pu lever l'ancre à l'aide d'une personne compétente ?—R. Je ne saurais guère le dire.

Q. Pensez-vous que l'on pourrait maintenir un système de pilotage convenable sans l'existence d'un système obligatoire ?—R. Je ne pense pas qu'on aurait le nombre qui existe aujourd'hui, mais il y en aurait bien assez pour tous les besoins du commerce ; voilà quelle serait mon impression.

HENRY H. STEELE est entendu :

Au capitaine Smith :

Je suis capitaine au long cours.

Q. Quels vaisseaux avez-vous commandés ?—R. La barque *Scotts Bay*, de 993 tonneaux, et la barque *British American*, de 1,050 tonneaux, dans le commerce sur l'Atlantique avec l'Angleterre et la Rivière Plate.

Q. Quel certificat avez-vous?—R. Le certificat de compétence n° 1725. J'ai passé examen à Halifax, devant le capitaine Smith.

Q. Avez-vous fait des voyages en dehors de la baie de Fundy avant de prendre le commandement des vaisseaux dont nous venons de parler?—R. Pas en qualité de capitaine.

Q. Avez-vous acquis de l'expérience dans la baie en qualité d'officier?—R. Non, pas en qualité d'officier. J'y suis passé une ou deux fois comme marin. Mes principaux voyages ont été sur l'océan. Lorsque j'entre dans la baie de Fundy je cherche toujours un pilote.

Q. Si vous passiez l'île aux Phoques en temps de brume, que feriez vous?—R. Si je constatais que j'approche plus près que je ne le veux, je ferais des sondages. Je trouve les sondages assez exacts. Je prends généralement la rive nord.

Q. Vous trouvez que cette route est la meilleure?—R. Oui, j'en fais un point de repère. Si le temps était très beau en amont à l'île aux Phoques, je ne me dirigerais pas sur la côte de la Nouvelle-Ecosse d'abord sans avoir un très beau temps. Naturellement cela dépendrait du vent. Si je jugeais que le vent vint du nord-ouest, je passerais par là pour avoir du beau temps. J'ai passé trois fois par le chenal du sud en qualité de capitaine.

Q. Où avez-vous pris votre pilote?—R. Je ne suis venu que trois fois dans la baie en qualité de capitaine, et sur les trois fois je suis allé deux fois dans la baie de l'Ouest, et c'est mon premier voyage ici.

Q. Où avez-vous pris votre pilote?—R. Je n'ai pris de pilote qu'une fois très avancé dans la baie. J'ai vu les pilotes de Saint-Jean chaque fois; la première en dehors du rocher Gannet. La première fois que je suis allé à la baie de l'Ouest j'avais un pilote caboteur à mon bord, il venait de Boston, et la seconde fois je n'ai pris de pilote qu'au Cap-Fendu; il y a là un pilote et le pilotage est obligatoire. Ils viennent jusqu'à l'île de Holt.

Q. Où avez-vous pris votre pilote cette fois-ci?—R. Un peu en dehors du Grand-Manan.

Q. Etes-vous venu alors par le chenal du nord?—R. Je maintins assez bien ma route vers la Pointe-aux-Lépreux, le vent était sud-ouest.

Q. Par quel chenal êtes-vous venu?—R. Par le chenal du sud, et je passai l'île aux Eglantiers; le vent était nord et j'entrai par le rocher Gannet; le vent tomba et je restai là toute la journée. Je vis un pilote en dedans du Grand-Manan, à peu près à mi-chemin entre le Vieux-Propriétaire et la Pointe-aux-Lépreux.

Q. Vous n'avez pas pris de pilote lorsque vous êtes allé dans la baie de l'Ouest?—R. Non. J'avais à mon bord un pilote lamaneur qui connaissait bien la baie et que j'avais engagé comme second.

Q. Si vous arriviez ici comme on le fait ordinairement, prendriez-vous un pilote?—R. Non, je n'en prendrais pas.

Q. Etes-vous capable d'amener votre vaisseau ici vous-même?—R. Je me crois aussi capable que tout autre capitaine étranger dont l'expérience est restreinte dans la baie, tout de même si je me dirigeais sur Saint-Jean je prendrais un pilote là où j'en trouverais un. Si je passais la limite extérieure j'en prendrais un à l'autre limite. J'aurais besoin, je crois, d'un pilote pour arriver à Saint-Jean, particulièrement dans le port; j'en prendrais un aussi dans la baie en route pour Saint-Jean.

A M. Schofield:

Q. Vous êtes allé une fois de Boston à West-Bay avec un pilote lamaneur à bord?—R. J'avais un homme qui connaissait bien la baie.

Q. Une autre fois vous êtes venu de Rio à West-Bay?—R. Oui, mais cette fois je n'avais pas de pilote à bord, et je me rendis jusqu'à la tête de la baie sans en avoir; il a fait beau tout le temps cette fois-là.

Q. Comment était le vent?—R. Il y avait très peu de vent. J'oublie quelque peu la chose; le vent était assez favorable. Je n'ai pris que douze ou dix-huit heures du Grand-Manan au point d'arrivée. Le vent soufflait dans la baie; c'était en juin. Antérieurement à cela j'étais resté au large des bancs de George, le vent venant du sud-ouest par une brume épaisse, je restai deux nuits au large; puis la brume dis-

parut et le temps devint beau, suivi du calme, le plus souvent. Le temps était calme lorsque je jetai la sonde sur les bancs de George et le vent était sud-ouest; il faisait une brume épaisse; puis la brume disparut et j'entrai dans la baie, et j'eus du beau temps tout le long.

Q. Avant de prendre le pilote cette dernière fois, quel temps faisait-il ?—R. Beau temps. Je n'ai vu un pilote qu'en amont du Grand-Manan; c'était le 5 novembre. Lorsqu'il monta à bord il me dit qu'il était allé au large du Steep-Passage.

Q. Vous n'avez pas rencontré de pilote au large du Grand-Manan ?—R. Non; les deux fois que je suis allé à West-Bay je les ai vus; mais cette fois-ci je ne les ai vus qu'une fois rendu en dedans du Grand-Manan. Si j'entrais dans la baie en route pour Saint-Jean, ou si je remontais la baie en temps de brume, je mettrais en panne au large avant d'aller trop loin jusqu'au beau temps. Je ne tenterais pas d'entrer dans la baie en temps de brume sans connaître ma position. Je le ferais peut-être si je savais exactement où je suis.

Q. En supposant que vous verriez l'île aux Phoques et que la brume survint ensuite, continueriez-vous votre route ?—R. Je ne pense pas que je le ferais.

Q. Vous n'auriez pas assez confiance en vous-même pour gouverner le vaisseau ?—R. Oui, j'aurais assez confiance en moi-même, mais je ne considère pas que c'est digne d'un bon marin que de se lancer dans le danger sans savoir si vous pourrez ou non en sortir.

Q. Des capitaines on dit l'avoir fait ?—R. Je ne le ferais pas.

Q. Vous auriez peur ?—R. Je n'appellerais pas cela de la peur, j'appellerais cela de la prudence. J'attendrais là jusqu'à ce que le temps se mit au beau.

A M. Skinner :

S'il me fallait le faire je m'en tirerais de mon mieux; mais arriver à l'embouchure de la baie en temps de brume et lorsqu'il y aurait eu de la brume avant cela—je ne voudrais pas entrer dans la baie sans avoir bien relevé mon point.

A M. Schofield :

Il y a une grande différence entre relever l'île aux Phoques avec un bon vent et louvoyer ensuite durant quatre ou cinq jours avant d'entrer dans l'embouchure du Grand-Manan; vous vous exposeriez à perdre votre position.

Q. En supposant que vous n'auriez pas perdu de temps en arrivant à l'embouchure de la baie, continueriez-vous votre route ?—R. Je croyais que l'île aux Phoques était l'embouchure de la baie.

Q. Si vous aviez pris une observation au large de l'île aux Phoques, vous aventureriez-vous dans la baie en temps de brume ?—R. Je me laisserais guider par les circonstances.

Q. Continueriez-vous votre route malgré la brume ?—R. Je ne le ferais pas dans une position comme celle-là, attendu que je n'ai jamais su que le temps se nettoyait à l'île aux Phoques, quand il y avait de la brume plus loin dans la baie; c'est ordinairement le contraire. Je parle de l'expérience que j'ai acquise. S'il fait de la brume dans la baie, il en fait à l'extérieur, autour de l'île aux Phoques. Je ne veux pas être mal compris. Vous pourriez passer l'île aux Phoques et trouver de la brume partout dans la baie, la chose est possible. Si je m'avançais au delà du Grand-Manan au point que je ne pourrais mettre en panne et qu'il me faudrait continuer, alors je continuerais.

Q. Supposez que vous n'iriez pas aussi loin que cela ?—R. Alors je me laisserais guider par les circonstances. Je me crois aussi compétent pour naviguer dans la baie que qui que ce soit du commerce étranger de mon expérience; d'un autre côté je comprends aussi qu'il me faut certaines connaissance des lieux. J'ai toujours pris un pilote pour arriver à Parsboro'. Si j'étais en destination de Saint-Jean, je prendrais un pilote là où je pourrais en avoir un et aussitôt que je le pourrais.

Q. Vous ne considérez pas qu'il est sûr pour un capitaine comme vous de tenter de naviguer dans la baie en temps de brume ?—R. Je considère qu'il me faut toutes es connaissances des lieux que je puis avoir.

Q. Pensez-vous qu'il soit sûr pour un capitaine de votre expérience de naviguer dans la baie de Fundy en temps de brume sans pilote, ou que cela ne soit pas prudent?—R. Je crois la chose sûre, oui. Vous pouvez naviguer sans danger si vous ne pouvez avoir de pilote.

Q. En mettant de côté la question de savoir si vous pouvez avoir un pilote ou non?—R. Quant à cela, je ne saurais dire ce que j'en penserais. Je me laisserais guider par un grand nombre de circonstances.

Au capitaine Smith :

Q. Croyez-vous que vous, avec vos connaissances générales, vous puissiez naviguer dans la baie de Fundy, dans des circonstances ordinaires, à l'aide de vos cartes? —R. Oui, je le crois.

Q. Dans une brume épaisse, de quelle aide additionnelle vous serait un pilote?—R. Il connaîtrait mieux les lieux. Si l'on pouvait voir une pointe de terre ou entendre quelque chose sur la côte, il le saurait plus tôt que moi. Bon nombre de ces capitaines caboteurs passent par la rive sud et ils connaissent les lieux par la route. Il est assez difficile de relever une pointe de terre dans la brume; je me tiendrais près du pilote.

Q. Vous en iriez-vous dans la cabine, vous fiant complètement au pilote?—R. Très rarement. Un capitaine prudent ne ferait pas cela.

Q. Vous jugez donc qu'il vous serait utile d'avoir des conseils et de l'aide, lorsque vous approchez une pointe de terre?—R. Oui.

Q. Sauriez-vous quand vous approchez une pointe de terre?—R. Probablement aussi vite qu'il le saurait, si j'entendais du bruit.

Q. Si vous tiriez des bordées, sauriez-vous à quelle distance vous seriez d'une pointe de terre par certains sondages?—R. Oui.

Q. Et si vous arriviez à une pointe de terre, vous sauriez nécessairement que ce doit être la pointe sur laquelle vous vous dirigiez?—R. Oui, mais les courants et les marées sont parfois plus forts que certains autres dans la baie.

Q. Avez-vous rencontré des marées extraordinaires?—R. Je n'ai jamais remarqué la chose particulièrement.

Q. Vous aimeriez, dans les grandes marées, avoir à bord un pilote qui les comprendraient?—R. Oui.

A M. Skinner :

Q. Que vous arriviez par un temps de brume ou que la brume vous surprenne, vous vous sentiriez beaucoup plus en sûreté si vous aviez un pilote qui connût les lieux?—R. Certainement, chaque fois que je pourrais avoir un pilote j'en prendrais un en destination de Saint-Jean.

Q. Est-ce que la baie de Fundy est dangereuse à naviguer à cause des brumes? —R. Je le croirais. J'y suis venu les deux fois sans accident, mais je la croirais aussi dangereuse que tout autre lieu que je connais. Au mois de septembre dernier je suis allé à Sharpness avec le même navire. Le pilotage n'est pas obligatoire pour ce qui est de la loi, mais d'un autre côté le pilotage est obligatoire vu que les remorqueurs refusent de vous amener à Sharpness sans pilote, et vous ne pouvez vous y rendre sans être remorqué.

Au capitaine Smith :

Et le pilote amène avec lui trois ou quatre hommes. Il y a deux remorqueurs pour un vaisseau de plus de 800 tonneaux.

Au capitaine Douglass :

En supposant que vous commanderiez un vaisseau de 300 tonneaux, pensez-vous qu'avec les cartes et l'expérience que vous avez vous pourriez conduire votre vaisseau jusqu'à Saint-Jean?—R. J'éprouverais plus d'inquiétude à gouverner un vaisseau de 1,000 tonneaux qu'un vaisseau de 350 tonneaux.

Q. A bord d'un vaisseau de 350 tonneaux, vous serait-il alors absolument nécessaire de prendre un pilote ?—R. Je ne saurais le dire exactement pour un vaisseau plus petit. Je ne pense pas qu'il y ait autant de risque.

FREDERICKS WHITTAKER est entendu :

Au capitaine Smith :

Q. Etes-vous en relations d'affaires avec quelque compagnie d'assurance ici ?—R. Oui. Je suis l'agent de la compagnie d'assurance *North Queensland*, d'Australie ; je suis le gérant d'une compagnie locale appelée l'*Universal Insurance Company*, ainsi que de la *British & Foreign* et la *Reliance*, ces deux dernières sont de Liverpool. Le bureau principal de la *British & Foreign* est à Londres et à Liverpool, et la *Reliance* est de Liverpool absolument. Ce document-ci est notre police relative aux coques et aux cargaisons, c'est-à-dire une copie.

A M. Schofield :

Q. Relativement à la question d'assurance, est-ce que le pilotage entre en considération dans la question de la prime ou des risques ?—R. Non.

Q. Si un armateur vient vous trouver pour assurer son vaisseau, vous ne tenez aucun compte de cette question, vous n'imposeriez aucune condition relativement au pilotage ?—R. Non, pas relativement au pilotage. Nos polices ne contiennent pas de ces conditions.

Q. Si deux armateurs venaient vous trouver et que l'un eut l'habitude de prendre des pilotes et que l'autre n'eut pas cette habitude, est-ce que cela ferait une différence ?—R. Ce serait selon le commerce. Si je savais que le vaisseau va faire un certain commerce et qu'il doit s'approcher de certains lieux dangereux, et qu'un capitaine prend un pilote et que l'autre n'en prend pas, je ferais une différence.

Q. S'il s'agissait de la baie de Fundy, qu'un capitaine prit un pilote et que l'autre n'en prit pas ?—R. Cette question ne s'est jamais présentée ici, attendu que le pilotage est obligatoire, et que lorsque les vaisseaux jaugent moins de 125 tonneaux nous en connaissons les capitaines.

Q. N'avez-vous jamais exigé un taux différent de certains armateurs ici parce que vous croyiez qu'ils ne devaient pas prendre de pilote ?—R. Nous ne l'avons pas fait jusqu'ici.

Q. Y a-t-il dans vos polices quelques chose à cet égard ?—R. Non.

Q. Je vois ici que certains ports sont prohibés durant certains mois de l'année, la baie de Fundy y est-elle incluse ?—R. Non.

Q. Alors vos compagnies ne jugent pas que la baie de Fundy est un lieu assez dangereux pour qu'il soit nécessaire de défendre aux vaisseaux qu'elles assurent d'y naviguer à une époque quelconque de l'année ?—R. Non.

Au capitaine Douglass :

Q. Supposez qu'à tout événement le pilotage obligatoire soit aboli, feriez-vous alors une différence dans vos polices ?—R. Mon avis est que je désirerais savoir, en assurant des vaisseaux—à l'année sans pilotage obligatoire, des cabotiers—j'aimerais à savoir, dis-je, le nom du capitaine avant d'assurer le vaisseau, et connaître son état de service.

A M. Skinner :

Q. Ce serait dans le but de savoir s'il possède les connaissances locales d'un pilote ?—R. Oui.

Au capitaine Douglass:

Q. En supposant qu'on adopterait un système d'accorder des certificats d'exemption lorsque les capitaines auraient passé un examen devant des examinateurs compétents, que diriez-vous de cela?—R. Cela atteindrait le but, je crois.

A M. Schofield:

Q. Avez-vous l'habitude d'assurer des intérêts dans des vaisseaux qu'administre la maison William Thompson et Cie?—R, Oui.

Q. M. John Thompson a dit qu'ils donnaient des ordres sévères à leurs capitaines de ne jamais prendre de pilotes?—R. Oui; M. Thompson a déclaré qu'ils n'assuraient pas eux-mêmes.

Q. Malgré cela vous avez continué d'exiger des autres armateurs de ces vaisseaux une prime supplémentaire pour cette raison?—R. Non; je n'ai jamais vu que M. Thompson donnait ces ordres aux capitaines.

Au capitaine Douglass:

Q. Le sachant maintenant, feriez-vous une différence?—R. Je ne saurais dire. Je sais que William Thompson et Cie sont des hommes très prudents; ils veulent que leurs vaisseaux voyagent dans autant de confort que possible, et ils ne veulent pas les perdre.

Q. Auriez-vous confiance dans le choix qu'ils font des capitaines à cet égard?—R. Je le pense.

A M. Schofield:

Q. Vous en diriez autant de tous autres armateurs en qui vous auriez confiance? R. Oui, j'en dirais autant des hommes de premier ordre que je connais.

A M. Skinner:

Q. Lorsque vous dites que vous auriez cette confiance dans leur choix des capitaines, vous entendez par là que les capitaines auraient les connaissances des pilotes?—R. Oui.

Q. Je dois donc comprendre, comme résumé raisonnable de votre opinion, que directement ou indirectement, la question du pilotage entre en considération dans les choses d'assurances, en tant qu'il s'agit de la baie de Fundy?—R. Oui.

M. NEIL MCKELLAR est entendu:

Au capitaine Smith:

Q. Commandez-vous actuellement un vaisseau?—R. Non, pas actuellement.

Q. Quel est le nom du dernier vaisseau que vous avez commandé?—R. La goélette *Vamoose*, 348 tonneaux.

Q. Est-elle désarmé?—R. Non.

Q. Où voyage-t-elle?—R. Elle fait le commerce du Brésil, des ports du sud.

Q. Quel commerce avez-vous fait?—R. Le commerce de l'Amérique du Nord et celui de l'Amérique du Sud.

Q. Quelle catégorie de certificat avez-vous?—R. Un certificat de compétence.

Q. Obtenu ici ou en Angleterre?—R. Dans ce pays-ci.

A M. Skinner:

Q. Jusqu'à quelle époque avez-vous été employé?—R. Jusqu'à il y a dix mois; l'été dernier j'ai été employé quelque temps sur un yacht à vapeur.

Q. Avez-vous beaucoup voyagé dans la baie de Fundy ?—R. J'y ai voyagé tant à l'entrée qu'à la sortie durant 19 ans comme capitaine.

Q. Qu'auriez-vous à en dire relativement à la question du pilotage ?—R. Je crois que c'est un des lieux les plus dangereux du monde pour la navigation, en temps de brume.

Q. Je présume donc de ce que vous dites que lorsque vous pouviez avoir un pilote vous en preniez un ?—R. J'ai toujours pris un pilote.

A. M. Schofield:

Q. Est-ce que la *Vamoose* appartient à ce port ?—R. Oui.

Q. A-t-elle fait naufrage ?—R. Non.

Q. Où l'avez-vous quittée ?—R. A New-York.

Q. Vous êtes-vous trouvé sans pilote dans la baie de Fundy en temps de brume ?—R. Oui.

Q. Vous êtes-vous tiré d'affaire ?—R. Je ne suis jamais venu à l'île aux Perdrix sans prendre un pilote.

Q. Jusqu'où dans la baie vous êtes vous rendu sans pilote ?—R. Jusqu'au Cap-Spencer la première fois, immédiatement en amont du port.

Q. En temps de brume, j'entends ?—R. En temps de brume je ne suis jamais allé plus loin que l'île aux Eglantiers ou la Petite-Rivière.

Q. Vous aviez toujours un pilote lorsque vous dépassiez ce point ?—R. Oui.

Q. Vous jugeriez-vous capable de naviguer dans la baie de Fundy sans pilote en temps de brume ?—R. Non comme expert.

Q. Avec les connaissances que vous avez de la baie de Fundy, vous jugez-vous compétent pour naviguer dans la baie sans pilote en temps brume ?—R. Je me crois aussi compétent que tout autre capitaine ordinaire. Je puis arriver plus facilement avec un pilote. Je pourrais peut-être arriver sain et sauf sans pilote et peut-être que non. Si je ne pouvais trouver de pilote je ferais de mon mieux pour arriver ici en prenant toutes les précautions et en faisant des sondages, tout comme le ferait un capitaine prudent en temps de brume.

Q. Il est raisonnablement probable que vous pourriez arriver sans encombre ?—R. Non, il n'est pas possible de suivre des directions dans cette baie en temps de brume.

Au capitaine Douglass :

Q. Mais vous pourriez suivre des directions si vous jetiez la sonde ?—R. Oui ; j'ai constaté que lorsque je jetais la sonde je suivais la direction sur une certaine distance pour constater ensuite que les sondages ne donnaient pas la même direction.

Q Voulez-vous dire que la carte de l'amirauté n'est pas exacte ?—R. Je veux dire que la carte de l'amirauté est exacte, mais que les courants sont tels que vous ne pouvez suivre la direction droite, et que les sondages indiqués sur la carte sont des indications.

A M. Skinner :

Q. Pour ce que vous savez des pilotes de Saint-Jean, qu'avez-vous à dire à leur égard ?—R. L'infériorité s'accuse dans toutes les professions, mais les pilotes que j'ai eus à mon bord comptaient au nombre des meilleurs dans le monde, et m'ont donné entière satisfaction.

T. Barclay Robinson est entendu:

Au capitaine Smith :

Q. Quel état exercez-vous à Saint-Jean ?—R. Je suis agent général d'assurance maritime et contre le feu.

Q. Avez-vous beaucoup à faire en matière d'assurance sur les vaisseaux de Saint-Jean ?—R. Oui, dans ce port; beaucoup il y a quelques années.

Q. Y a-t-il eu récemment une baisse dans les affaires d'assurance ?—R. Une baisse considérable, le commerce maritime est tombé.

Q. Y a-t-il des causes de cette baisse ?—R. La navigation ne paie pas, je crois.

Q. Les vaisseaux ne s'assurent pas autant aujourd'hui qu'autrefois ?—R. Non; ils font continuellement des pertes et il ne se construit pas de nouveaux vaisseaux.

Q. Avez-vous dans votre poche une de vos polices d'assurance ?—R. Non, je n'en ai pas.

(Parlant d'un document.) Ceci est à peu près semblable à ma formule. Les compagnies ont parfois des conditions différentes.

Au capitaine Douglass :

Q. Lorsque vous assurez un vaisseau, tenez-vous compte du fait que le vaisseau doit ou non prendre un pilote ?—R. Non, cette question n'entre pas en considération dans la police, que je sache.

Q. Supposez que deux vaisseaux fussent en destination d'Angleterre ou de tout autre lieu, pour revenir à la baie de Fundy, et que vous sussiez qu'un vaisseau prit un pilote et que l'autre n'en pris pas, est-ce que la prime serait exactement la même dans les deux cas ?—R. Je ne sais comment cela pourrait se faire, attendu que le pilotage a été obligatoire dans ce port. Ils sont obligés de prendre des pilotes, et l'on suppose qu'ils en prennent toujours. Si l'on sût qu'un vaisseau eût un pilote et que l'autre n'en eût pas, je pense qu'il y aurait une différence; mais le tarif est basé sur le fait que le pilotage est obligatoire, et il s'en suit que les vaisseaux en prennent.

Q. Si le pilotage obligatoire était aboli, feriez-vous alors une différence dans la prime entre le vaisseau qui engagerait un pilote et celui qui n'en engagerait pas ?—R. Si j'eus quelque chose à dire dans l'affaire j'en ferais certainement, mais ces choses sont réglées au siège principal; personnellement, je crois qu'il devrait y avoir une différence.

A M. Schofield :

Q. Les vaisseaux qui s'assurent à Saint-Jean, pour ce qui est de votre expérience, ne sont-ils pas assurés sous l'empire de polices annuelles ?—R. Oui, généralement, pour ce qui est de la masse des affaires.

Q. Ces polices annuelles permettent aux vaisseaux d'aller à peu près partout dans le monde ?—R. Oui, avec une remise.

Q. Sauf ces exceptions, il leur est loisible d'aller partout dans le monde ?—R. Oui, pratiquement, sauf les ports qui sont exempts. Je ne sais quels sont les ports qui sont exempts de pilotage et quels sont ceux qui ne le sont pas.

Q. En prendriez-vous le risque dans l'émission d'une police maritime ?—R. Le siège principal des compagnies fixent les taux généraux et ils tiennent probablement compte de toutes ces questions et déterminent les taux en conséquence; nous avons différents taux.

Q. Alors les compagnies se fient tout simplement au hasard quant à la question de savoir si dans ces ports le pilotage est obligatoire ou non ?—R. Je suppose qu'elles sont bien obligées de le faire.

Q. Il n'y a pas de stipulation qui défende aux vaisseaux d'aller dans des ports où le pilotage est libre ?—R. Pas que je sache.

Q. Les vaisseaux peuvent aller à un ou des ports où le pilotage n'est pas obligatoire sans payer de prime supplémentaire ?—R. Oui, si ces ports existent et qu'ils puissent y aller.

Q. Des témoins ont dit ici qu'il y a, en Angleterre, un grand nombre de ports où le pilotage n'est pas obligatoire ?—R. Je présume qu'ils pourraient aller dans ces ports sans payer de primes supplémentaires ou sans enfreindre les conditions de leurs polices.

Q. Est-ce que la baie de Fundy n'est jamais incluse dans une liste de ports de cette catégorie ?—R. Je crois avoir vu la chose dans certaines polices, mais il y a de cela plusieurs années ; cela n'existe pas maintenant. Je crois l'avoir vu autrefois, mais je n'en suis pas certain.

Q. Quand croyez-vous l'avoir vu ?—R. Il y a probablement vingt ans.

Au capitaine Smith :

Q. Y aurait-il à votre avis une raison qui expliquerait une modification des polices à cet égard ?—R. Je pense que les grandes améliorations du service des phares, l'efficacité du service du pilotage et tous les autres changements qu'on a faits pour le bénéfice de la navigation sont peut-être une raison.

A M. Schofield :

Q. Peut-être bien que l'histoire de la baie de Fundy est si bonne quant au très petit nombre des naufrages, que cela pourrait être une raison ?—R. Cela pourrait être. Autrefois elle avait une mauvaise renommée, je crois.

Q. Vous croyez que le changement s'est fait à cause de l'état amélioré du pilotage, des phares, etc. ?—R. Oui.

Q. Depuis plusieurs années la navigation dans la baie de Fundy n'est pas prohibée dans les polices, et l'on n'exige pas, non plus, de supplément à cet égard ?—R. Non.

A M. Skinner :

Q. Quant à votre avis, je comprends que s'il n'y avait pas de remise de pilotage dans la baie de Fundy, vous croyez que les taux d'assurance seraient plus élevés qu'aujourd'hui ?—R. Ce serait indubitablement mon avis.

Q. S'il n'y avait pas de système de pilotage, alors les taux seraient plus élevés, d'après vous ?—R. Oui.

Q. Alors, entre un système obligatoire et un système non obligatoire, la somme serait calculée selon que les circonstances vous le diraient ?—R. Oui.

Q. Mais la question prise dans son ensemble, contre un système obligatoire et un système non obligatoire, quel serait votre avis relativement à l'assurance ?—R. Le système obligatoire serait le plus avantageux.

Q. Et contribuerait à faire baisser les primes ?—R. A ne pas les faire hausser, dans tous les cas.

Q. Bien que l'on ne parle pas de pilotage en réglant l'assurance, ne réglez-vous pas la chose au point de vue du fait que le pilotage est obligatoire ?—R. Cet état de chose existe ainsi depuis des années, et toutes les conditions, les taux et tout le reste sont basés sur l'ordre actuel des choses.

Au capitaine Douglass :

Q. Savez-vous que tous les vaisseaux de moins de 125 tonneaux sont aujourd'hui exempts du pilotage ?—R. Je le sais.

Q. En adoptant un moyen terme et en exemptant tous les vaisseaux du pilotage obligatoire pourvu que les capitaines subissent un examen devant des examinateurs compétents, croyez-vous que cela porterait atteinte à l'assurance ?—R. Je ne sais exactement comment ils envisageraient la chose, mais mon avis est que les vais-

seaux dont le tonnage dépasse celui qui est aujourd'hui exempt devraient être tenus de prendre des pilotes. Je considère que tous les vaisseaux de plus de 124 tonneaux devraient être obligés de prendre des pilotes.

A M. Skinner :

Q. Prenez une ligne comme la Ligne Furness, qui arrive et part sous la direction d'un pilote compétent et s'en va jusqu'à Halifax et revient et dont vous auriez à assurer la cargaison, le taux, à votre avis, serait-il moindre, sachant que ce pilote compétent est à bord, que s'il ne s'y trouvait pas?—R. C'est précisément la raison pour laquelle nous avons fait un prix spécial pour la Ligne Furness, attendu que le même pilote est toujours à bord, et un pilote compétent, et comme il part et revient sur ces vaisseaux, c'était un meilleur risque que si la ligne eût pris des pilotes selon qu'ils se présentent ordinairement.

A M. Schofield :

Q. Je désire savoir pourquoi vous pensez que, particulièrement dans ce port, il s'en suivrait une différence de prime lorsque cette différence ne semble pas se présenter dans d'autres parties du monde?—R. Je ne pourrais donner une réponse exacte à cette question sans avoir sous les yeux une liste des ports exempts du pilotage. Londres, Liverpool et Glasgow sont des ports obligatoires et la plupart de nos gros vaisseaux y vont, et ils ne vont pas à ces petits ports écartés. Il peut y avoir quelque chose de particulier quant à Cardiff; la baie de Fundy offre quelque chose de très distinctif.

Q. Vous dites que si du pilotage obligatoire l'on passait au pilotage non obligatoire l'assurance subirait une différence?—R. J'ignore absolument ce qui a amené l'abolition du pilotage obligatoire dans ces ports en question, et je n'ai jamais tenu compte du pilotage obligatoire dans mes polices d'assurance; la question ne s'est jamais présentée.

James B. Sutherland est entendu :

Au capitaine Smith :

Je suis second à bord du *Lansdowne*, navire de l'Etat.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous au service de l'Etat?—R. Depuis environ deux ans et trois mois.

Q. Quel certificat avez-vous?—R. Un certificat canadien de compétence pour capitaine.

Q. N'avez-vous jamais commandé des vaisseaux?—R. Oui.

Q. Comment s'appelaient-ils?—R. Le *Glengary*, de 779 tonneaux, et le *Maggie Elliot*, d'Halifax.

Q. Où voyagiez-vous?—R. Au Cap Horn et sur l'Atlantique, et mes quatre ou cinq premières années en mer se sont passées sur l'Atlantique septentrionale.

Q. Avez-vous été à bord d'un vaisseau de fer?—R. Non. J'ai été un an à bord du *Stanley*, voyageant entre Pictou et l'île du Prince-Edouard.

Q. Quelle a été votre expérience dans la baie de Fundy?—R. Très restreinte. La seule expérience que j'ai eue est celle que j'ai acquise depuis que je suis à bord du *Lansdowne*.

Q. Avez-vous été là où se trouvent les phares?—R. Oui, je suis allé ravitailler les phares et j'ai fait le service dans la baie. Cet été nous sommes allés au Labrador pour relever les marées.

Q. Ce n'est pas souvent que vous faites ce service des phares la nuit?—R. Oh, non; le service se fait le plus souvent le jour.

Q. Avez-vous été dans tous les havres qui se trouvent le long de la côte?—R. Non; bon nombre ont été ravitaillés avant notre retour, mais nous avons visité ceux qui n'ont pas été ravitaillés. J'ai visité un bon nombre de ports ici.

Q. Dans ces petits ports, est-ce que le capitaine prend un pilote?—R. Non.

Q. Vous êtes-vous trouvé sur la côte ou au loin de la côte en temps de brume? R. Oui, à bord du *Lansdowne* ici dans la baie, en déterminant ma route de l'île aux Eglantiers à Saint-Jean.

Q. Connaissiez-vous la déviation de la boussole à bord du *Lansdowne*?—R. Notre compas a été régularisé l'année dernière et la rose des vents se trouve à la timonerie. C'est M. Stamers qui a régularisé notre compas; nous nous servons des tables chaque fois que nous le pouvons, et nous prenons occasion de vérifier l'exactitude de la rose chaque fois que nous le pouvons. Nous avons l'Hezenit et ce n'est pas un compas liquide. C'est sur le même principe que le William Thompson. Nous naviguons d'après l'Hezenit et nous gouvernons d'après une boussole liquide Richard, une boussole de Boston.

Q. Y a-t-il beaucoup de différence dans la déviation des deux boussoles?—R. Beaucoup de différence; toutes deux ont été réglées lorsque l'appareil a été régularisé, mais subséquemment nous avons posé un autre appareil de gouvernail.

Q. Alors, lorsque vous gouverniez d'un point à un autre vous connaissiez bien votre direction?—R. Nous envoyons un homme à l'arrière pour dire quand le vaisseau est dans telle direction, puis nous vérifions la chose.

Q. Comme vous n'étiez pas à vue de terre à l'entrée vous avez pris une certaine direction, avez-vous constaté que vous arriviez au point sur lequel vous vous dirigiez? R. Le plus souvent, mais dans trois circonstances nous n'y sommes pas arrivés.

Q. A quoi attribuiez-vous cela?—R. A l'irrégularité des courants de la baie de Fundy.

Q. Plusieurs fois vous avez pu suivre votre route, mais une ou deux fois vous avez constaté que vous n'avez pas atteint le point que vous faisiez?—R. Précisément.

Q. A quoi avez-vous attribué cela?—R. A l'irrégularité des courants; je veux dire que les marées sont plus fortes dans un temps que dans d'autre, et je n'ai pas été capable de calculer cela; la chose ne s'accordait pas avec le courant indiqué sur la carte et dans tous les livres. En conversant avec le capitaine du vaisseau il me dit qu'il connaissait cela, et je pense qu'il a voyagé toute sa vie dans cette baie.

Q. Prenez-vous un pilote dans ce vaisseau?—R. Autant que j'en sais; je ne pense pas qu'il nous est permis d'en prendre un. Nous gouvernons le vaisseau nous-mêmes.

Q. S'il était permis au capitaine de prendre un pilote, pensez-vous qu'il en prendrait un?—R. Oui, je le crois. Je le lui ai souvent entendu dire, particulièrement dans une ou deux circonstances, alors que nous arrivions dans une brume épaisse.

Q. Quel est votre propre avis?—R. Je ne connais rien du système de pilotage. La seule chose que je puisse dire de la baie de Fundy, du moins pour ce que j'en sais, et j'ai essayé d'apprendre tout ce que je pouvais à son égard, c'est que c'est une nappe d'eau difficile pour y naviguer, surtout lorsque le tout est enveloppé dans la brume.

A M. Skinner:

Q. Il y a beaucoup de brume dans la baie de Fundy?—R. Je crois pouvoir dire sans danger qu'alors que nous étions à ravitailler les phares l'été dernier, nous avons été enveloppés de brume trois jours sur les sept de la semaine; nous ne pouvions laisser notre ancre au fond dans le passage d'Elwood.

Q. D'après votre expérience générale comme capitaine de long cours, quel est votre avis sur la nécessité d'avoir un corps de pilote pour la baie de Fundy et le port de Saint-Jean?—R. Je dirais assurément qu'il est très nécessaire d'avoir un corps de pilotes compétents. J'ai moi-même été capitaine de vaisseau pendant au delà de 20 années, et chaque fois que j'ai pu avoir un pilote, que le pilotage fut obligatoire ou non, je l'ai pris, non pas que je n'eus pas confiance en moi, mais je voulais avoir l'aide d'un autre, surtout d'un homme du pays connaissant les lieux; tout de même, je suis entré sans pilote dans des ports où je ne pouvais en avoir.

Q. Vous croyez que c'était aggraver le risque que de marcher sans une personne qui connut parfaitement les lieux ?—R. Oui, j'ai parfois passé une semaine à l'entrée d'un port sans pouvoir y arriver, alors qu'il était impossible à un capitaine d'être constamment sur le pont ; en pareille occurrence un pilote est d'un très grand secours.

Q. D'après ce que vous avez dit de la baie de Fundy et en la comparant à d'autres lieux, croyez-vous que le pilotage doive être obligatoire ou facultatif ?—R. Quant à rendre le pilotage obligatoire je ne me fais pas l'idée exacte de l'état des pilotes actuellement et je ne connais pas le sujet, mais je dirai ceci, que je ne pense pas avoir vu dans le cours de mes vingt années d'expérience, pour ce que j'en sais, une nappe d'eau dans le monde civilisé qui requiert davantage un système de pilotage que la baie de Fundy.

Samuel Schofield :—Je désire dire quelque chose relativement à la question d'assurance. Notre maison est l'agent ici de la Compagnie d'assurance Manheim, de Manheim, en Allemagne, forte compagnie d'assurance dont le capital est de $2,-000,000. Nous assurons les cargaisons à destinations diverses. Nous avons assuré des chargements à bord des steamers de la Ligne Furness entre ici et Halifax, alors que ces steamers avaient à leur bord des pilotes entre ici et Halifax, et à bord de steamers de la Ligne des Antilles qui n'avaient pas de pilotes. Nous n'avons jamais fait de différence dans le taux des primes entre les deux lignes, et nous n'en ferions pas aujourd'hui. Nous n'avons jamais eu d'instruction du directeur général de la compagnie de faire une différence à cause du pilotage entre ici et Halifax ou tout autre port, c'est-à-dire que nous n'avons jamais reçu d'instruction d'exiger d'avantage lorsque les cargaisons vont dans un port où le pilotage est facultatif que dans un port ou le pilotage est obligatoire, absolument aucune instruction à cet égard. Pour déterminer la prime nous nous sommes entièrement réglés sur la longueur du voyage et la nature du voyage, les ports où vont les vaisseaux, la question du pilotage, qu'il soit obligatoire ou non là où se rendent les vaisseaux, ne s'est jamais présentée à notre esprit et n'est jamais entrée en ligne de compte lorsqu'on a pris le risque et fixé le taux de la prime. Nous avons aussi fait de l'assurance avec des compagnies représentées par MM. Whittaker & Cie., par la Ligne de steamers des Antilles allant d'ici à Halifax, au même taux de prime que nous exigions des deux lignes, c'est-à-dire sur des cargaisons que cette ligne transportait avant que nous fussions agents de cette compagnie. La question de pilotage n'a jamais été discutée entre nous; nous avons fait beaucoup d'assurance maritime avec Whittaker & Cie pour les compagnies qu'ils représentent, et la question de pilotage ne s'est jamais présentée à l'égard d'un risque qu'ils nous ont donné. Cette question ne s'est pas présentée, non plus, en aucun temps lorsque nous assurions des vaisseaux ou le fret dans le port avec un agent d'assurance, et nous avons assuré des coques, des cargaisons, avec tous les bureaux d'assurance de cette ville. Partout en ma qualité d'agent de cette grande compagnie d'assurance je n'hésite pas à dire que demain nous ne ferons pas la moindre différence entre ici et un port quelconque où va un vaisseau, à cause de l'absence ou de la présence d'un pilote à bord. Nous dirons que si le capitaine de ce vaisseau se juge compétent pour naviguer dans la baie de Fundy, il fera en sorte d'y arriver, et que s'il ne se juge pas compétent il prendra naturellement quelqu'un pour lui aider ; telle est, je crois, la manière de voir des agents d'assurance. Je prendrai tout simplement le risque, laissant au capitaine de gouverner son vaisseau sans être obligé de prendre des pilotes, du moins en ce qui regarde la police d'assurance.

A M. Skinner :

Q. En supposant que des vaisseaux feraient le commerce entre l'Europe et ici, descendant et remontant la baie de Fundy, et qu'il n'y eut pas de système de pilo-

tage, dites-vous que vous n'exigeriez pas plus d'assurance que s'il en existait un?—R. Non, je ne le ferais pas. Je me dirais que s'ils avaient besoin d'aide ils en trouveraient d'une façon ou d'une autre.

Q. Supposez qu'il n'existât pas de pilotes?—R. Voulez-vous dire qu'il ne pourrait s'en trouver, avec ou sans aide?

Q. Oui?—R. Si un vaisseau se rendait au port je compterais, comme je l'ai dit, que le capitaine exerçât son jugement.

Q. Je parle de la baie de Fundy, si les vaisseaux allaient et venaient et qu'il n'y eut pas de pilotes?—R. Je ne ferais pas de différence dans le taux.

Q. Alors, pour ce qui est des biens, vous ne croiriez pas que les pilotes sont un avantage?—R. Je ne dis pas cela; je dis que je m'attendrais à ce que le capitaine fut capable de gouverner son vaisseau lui-même, et s'il ne l'était pas, il prendrait quelqu'un pour l'aider.

Au capitaine Douglass :

Q. Supposez qu'un vaisseau fut arrivé dans un port où le pilotage est absolument obligatoire, tel que c'est dans certains ports anglais où il y a amende si l'on ne prend pas le pilote, advenant qu'un vaisseau assuré dans votre compagnie fit naufrage et qu'il fut établi que la règle du port voulait qu'il prit un pilote et que le vaisseau avait enfreint la loi, dans ce cas, croiriez-vous la police viciée et résisteriez-vous à la réclamation d'assurance?—R. Je ne puis guère répondre à cette question; c'est une question de droit et je ne suis pas avocat. Je ne vois pas moi-même, en ma qualité d'agent, s'il n'y a rien dans le contrat d'assurance; si rien dans la police ne stipule que l'on doive dans tous les cas prendre des pilotes, il n'y a pas d'infraction aux conditions du contrat s'il n'en prend pas, en conséquence je crois que la compagnie serait tenue de payer.

Q. Mais dans les transactions de commerce les gens sont censés raisonnablement liés par la coutume des divers pays ou vont les vaisseaux?—R. Lorsque la chose se résume à une question de contrat écrit vous êtes lié par un contrat écrit et rien de plus, c'est ce que m'ont dit les avocats; la coutume ne préjudicie pas au document écrit.

Au capitaine Smith :

Q. Est-il à votre connaissance que, dans la baie de Fundy, il est arrivé qu'un pilote a offert ses services et qu'ils ait été refusés, et que le vaisseau s'est échoué et a subi des avaries?—R. Je ne puis me rappeler l'affaire.

Q. Y avait-il de l'assurance sur le *Curler*?—R. Je ne le sais pas, à moins, je pense, qu'il y ait une stipulation dans la police, les polices anglaises particulièrement disent avec ou sans pilote. Je ne pense pas que ce soit dans cette police, mais la police de Lloyd dit avec ou sans pilote, cela est parfaitement clair, mais je pense que lorsqu'il sagit d'une police où il n'est pas fait mention de pilotes, je crois que la compagnie prend le risque, et que le capitaine prenne ou non un pilote, la compagnie est responsable, attendu qu'elle prend le risque comme tous les autres, et je n'ai jamais eu d'exemple où il n'ait pas été ainsi.

A M. Skinner :

Q. En fait, le monde des assurances sait que dans tous les ports il y a en somme un service quelconque de pilotage?—R. Je ne crois pas qu'il soit ainsi.

Q. Pourriez-vous nommer un port important d'Angleterre où il n'y a pas de pilotes?—R. Je ne le pourrais pas de prime abord, mais je puis vous dire que j'ai parcouru ce livre et souvent il arrive que la chose ne soit pas mentionnée, ce sont les seuls sources de renseignements que nous ayons.

Q. Je suis étonné de vous entendre douter du fait que dans tous les principaux ports du monde il n'y a pas de pilotes?—R. Je crois que c'est vrai, c'est-à-dire que dans les principaux ports il y a des pilotes, mais il y a un bon nombre de ports où il n'en est pas fait mention, bien qu'il puisse y en avoir. Dans nombre de cas ils ont

des pilotes supérieurs et des pilotes inférieurs. Quaco est un port, et je ne connais pas de système de pilotage organisé à Quaco. Je pense que si un vaisseau se trouvait au large de ce port quelqu'un viendrait le rejoindre s'il en était requis, bien qu'il n'y ait pas de système régulier. Il se ferait payer pour ses services, sans doute.

Q. Pour conduire le vaisseau au dehors du port?—R. Oui, ce serait un pilote local.

Q. Vous avez entendu M. Robinson dire qu'il avait fait un prix spécial d'assurance, entre ici et Halifax, à bord de vos steamers parce qu'ils avaient un pilote?—R. Je l'ai entendu.

Q. Est-ce que cela a été fait à votre demande?—R. Je ne sais ce dont il parle et je n'en connais rien. Cela a dû être pour quelque autre. Je suis faché de ne pas lui en avoir parlé.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous agent pour cette compagnie?—R. Depuis une couple d'années.

PETER MCINTYRE est entendu :

Au capitaine Douglass :

Q. Commandez-vous un vaisseau actuellement?—R. Non, je suis à terre depuis quatre ans, et avant cela j'étais à bord de petits vaisseaux.

Q. Quel a été le dernier?—R. C'était un cent trente-quatre tonneaux.

Q. Combien d'années d'expérience avez-vous eu?—R. De 15 à 16 ans dans la baie de Fundy.

Q. Avez-vous un certificat?—R. Oui, un certificat de service.

Q. Quand l'avez-vous obtenu?—R. Il y a environ 12 ans.

A M. Schofield :

Q. Au cours de votre service comme capitaine, quel commerce avez-vous fait?—R. Le cabotage entre ici et New-York, et du côté de l'est, parfois, jusqu'à Saint-Jean.

Q. Vous transportiez du bois?—R. Oui.

Q. Pour revenir chargé et parfois sur lest?—R. Oui, les vaisseaux que j'ai commandés étaient tous au-dessous de 125 tonneaux et exempts de pilotage. Je les gouvernais moi-même, sans pilote. Je n'ai jamais eu d'accident.

Q. Vous vous êtes trouvé dans la baie à tous les temps, dans la brume et le beau temps?—R. Oui.

Q N'avez-vous jamais éprouvé de difficulté à naviguer dans la baie?—R. Nous avons toujours réussi à nous tirer d'affaire et nous n'avons jamais pris de pilotes.

Q. En entrant dans la baie ou en en sortant, avez-vous souvent vu les pilotes dans leurs bateaux?—R. Je ne saurais le dire; nous avons pu les voir; je les ai souvent vus dans le beau temps, la chose était plus facile. Je ne saurais guère le dire positivement si je les ai vus ou non en temps de brume.

Q. Avant de voyager comme capitaine, quelle expérience aviez-vous du commerce?—R. Pas beaucoup; j'ai fait un peu de cabotage; j'ai commencé en 1870; je suis devenu capitaine en 1876.

Q. Lorsque vous avez commencé comme capitaine, en 1876, avez-vous pris le commandement du vaisseau et l'avez-vous gouverné vous-même, seul?—R. Non, j'avais un homme avec moi.

Q. Combien de temps cet homme est-il resté avec vous?—R. Un seul été; je pris alors moi-même le gouvernail.

Q. Vous avez alors compris que vous étiez compétent pour gouverner vous-même?—R. Je suis propriétaire des vaisseaux et j'étais aussi prudent que possible. Je ne l'aurais pas fais si je ne me fusse cru compétent.

Q. Aviez-vous des assurances sur votre vaisseau ?—R. Durant une seule année, et ce fut trois ou quatre ans après avoir été admis capitaine ; c'est tout ce que j'ai eu sur ce vaisseau. J'ai construit une autre goélette subséquemment à cela et je l'ai assurée depuis les huit ou neuf dernières années.

Q. Savez-vous si vous payiez une plus forte prime d'assurance sur le vaisseau que les autres armateurs qui prenaient des pilotes ?—R. Pas que je sache. Je pense que ce doit être le même prix.

Q. A-t-il été question des pilotes entre vous et l'agent d'assurance ?—R. Non; il ne m'a jamais demandé si j'avais l'habitude de prendre un pilote ou non. Il n'a pas parlé de cela.

Q. Que pensez-vous de la navigation dans la baie de Fundy, d'après votre expérience, et de la nécessité des pilotes ?—R. Je ne saurais quoi dire ; quant à moi, je n'en ai pas besoin ; quant aux étrangers, je ne saurais guère dire.

Q. Vous pensez qu'il se peut qu'un étranger ait besoin d'un pilote ?—R. Cela se pourrait, je crois.

Q. Pensez-vous qu'un homme compétent ayant de l'expérience ailleurs, mais qui n'en aurait pas dans la baie, pourrait sans danger naviguer dans la baie ?—R. Je pense qu'il le pourrait sans s'exposer à trop de danger.

Q. Vous pensez qu'il pourrait arriver dans la baie sans l'aide d'un pilote et en sortir en temps de brume ?—R. Oui.

Q. Vous ne croyez-pas qu'il soit nécessaire pour cet homme de prendre un pilote ?—R. Non; je ne le crois pas. J'ai abandonné la mer.

Q. Avez-vous des intérêts dans des vaisseaux plus gros que celui-ci ?—R. Oui ; dans un vaisseau de 200 tonneaux. Il est soumis au pilotage.

Q. Les assurances que vous avez sur ce vaisseau sont-elles moindres à cause du pilotage ?—R. Je ne sais si c'est à cause de cela, mais l'assurance était moindre que sur les autres; c'était un vaisseau neuf. C'était parce que le vaisseau était un trois mâts ; c'était la raison de la différence, m'a-t-on dit.

Au capitaine Smith :

Q. Règle générale, est-ce que tous ces cabotiers sont assurés, pour ce que vous en savez ?—R. Je crois que la plupart ont des assurances, pour ce que j'en sais.

Q. Vous ne savez rien des cargaisons ?—R. Non.

Q. Avez-vous remonté la baie ?—R. Non; pas souvent.

Q. Lorsque vous naviguez dans la baie, passez-vous par le chenal du sud aussi bien que par le chenal du nord ?—R. Oui, je pense qu'il y a plus d'espace par le chenal du sud pour sortir en temps de brume. J'agirais selon le vent. Je prends généralement le chenal du nord. J'entre dans le port et j'en sors sans pilote, et je me crois toujours compétent pour cela.

Au capitaine Douglass :

Q. Trouvez-vous que le rocher Américain est pour vous un grand obstacle ?—R. Non.

A M. Skinner :

Q. Vous êtes devenu capitaine de votre propre goélette après une année d'expérience ?—R. Oui ; j'ai pris un homme à mon bord.

Q. C'est ce que vous appelez un tuteur ?—R. Vous pouvez l'appeler comme vous voulez.

Q. Combien de temps l'avez-vous gardé ?—R. Un été seulement, et après cela j'ai constaté que j'étais capable d'aller seul.

Q. Pourquoi vouliez-vous un aide ?—R. Je ne sais précisément pourquoi ; probablement parce que j'avais besoin d'aide à ce moment-là.

Q. N'était-ce pas parce qu'il connaissait les lieux comme pilote ?—R. Parce qu'il connaissait les lieux.

Q. Même après une année d'expérience, vous ne croyiez pas avoir assez de connaissances pour sortir de la baie ?—R. Je ne l'ai pas pris uniquement pour la sortie de la baie ; je l'ai pris pour tout le commerce de cabotage.

Q. Vous faites du cabotage en sortant de la baie ?—R. Oui.

Q. Si je vous comprends bien, si vous étiez étranger, bien que muni de ce que nous appelons connaissances nautiques comme navigateur expert, vous préféreriez avoir un pilote en arrivant pour la première fois ?—R. Oui.

Q. Se dispenser d'un pilote signifie que vous connaissez les lieux suffisamment pour faire le pilotage vous-mêmes ?—R. Jusqu'à un certain point.

Q. N'est-ce pas absolument ainsi ?—R. Je crois qu'un homme qui connaît la carte peut arriver sans cela.

Q. Prenez un homme qui connaît la carte et le reste, cependant c'est une chose assez difficile dans la brume ?—R. C'est un peu difficile.

Q. Si vous n'étiez pas appelé à payer un pilote, aimeriez-vous en avoir un ?—R. Que voulez-vous dire ?

Q. Supposez que vous commandiez un vaisseau qui ne serait pas le vôtre, que vous vous engagiez comme capitaine et que vous puissiez avoir un pilote pour rien, aimeriez-vous en avoir un ?—R. Non.

Q. Vous ne croyez donc pas qu'un pilote est nécessaire ?—R. Non ; pas pour les capitaines qui font le cabotage ici.

Q. La raison de cela est qu'à votre avis les caboteurs ont eux-mêmes assez de connaissances ?—R. Oui, c'est une des raisons. Une autre raison est l'obligation de payer, je ne voudrais pas le prendre parce que je ne serais pas en état de le payer avec les petits vaisseaux.

M. Schofield offre la production d'un document dont le but est de démontrer que les pilotes avaient l'habitude d'exiger des prix moindres que ceux auxquels ils ont droit, admettant que les droits sont trop élevés.

M. Skinner—Je n'en vois pas l'utilité.

Bartholomew Rodgers est entendu :

Au capitaie Smith :

Q. Est-il à votre connaissance que les pilotes avait de votre temps l'habitude d'exiger moins que les prix réglementaires ?—R. Je puis dire que je connais toute l'affaire.

Q. Faites-nous part de ce que vous savez ?—R. J'ai découvert que M. Schofield avait des pilotes qu'il employait à des prix déterminés. J'allai le dire aux autorités du pilotage, qui me dirent qu'il n'y avait rien dans la loi, qu'il me faudrait aller héler un de ces vaisseaux et en faire l'essai. Je partis dans le bateau-pilote, les autres étaient en avant de moi et ils refusèrent de héler ce vaisseau, c'était un steamer. Je hélai le vaisseau et en fit l'essai, et rapportai la chose aux commissaires; les commissaire passèrent un règlement décrétant que tout pilote qui persisterait a agir ainsi serait condamné à une amende de $40 et suspendu ; de nouveau je ramenai l'affaire devant les commissaires, parce que le même jeu se continuait, et les commissaires les suspendirent trois mois ou un an, je ne sais.

Q. Il y avait un pilote à bord ?—R. Oui.

Q. Etes-vous monté à bord du vaisseau ?—R. Non.

Q. Comment avez-vous appris les faits dont vous parlez ?—R. J'ai appris la chose des hommes qui avaient perdu l'ouvrage. Je hélai le vaissau comme s'il n'y avait pas eu de pilote à bord. Je parlai au capitaine, je vis le pilote et je savais qu'il était à bord ; je demandai au capitaine s'il voulait un pilote de Saint-Jean, mais ils ne firent aucun cas de moi et ils ne dirent pas qu'ils en avaient un. Je revins alors trouver M. Troop, qui se déclara prêt à prendre l'affaire en main si je pouvais

lui prouver qu'ils enfreignaient la loi; il s'en occupa si activement que lorsque nous fîmes une enquête sur l'affaire ils passèrent ce règlement qui déclare que tout coupable sera condamné à $40 d'amende et que s'il persiste il sera suspendu. Lorsque les commissaires ont découvert la chose et que les pilotes persistèrent, ils les ont punis, et depuis lors je ne connais personne qui ait fait une remise à quelqu'un.

Q. Lorsque le pilote fut arrivé vous avez fait rapport de l'affaire?—R. Je ne lui en ai pas parlé.

Q. Comment avez-vous découvert la chose?—R. J'ai découvert la chose grâce à M. Cline. Il était monté à bord de ces vaisseaux antérieurement à cela.

A M. Skinner:

MM. Spears et Thomas avaient sur les autres un avantage grâce à leur engagement; ils pouvaient encore aller dans les bateaux-pilotes et faire d'autre pilotage tout en étant au service de M. Schofield. Ils pouvaient travailler en concurrence avec nous. Ils touchaient, à l'arrivée, le plein prix du pilotage, et en remettaient une partie à M. Schofield. J'ai piloté bon nombre des vaisseaux de M. Troop dans la baie de Fundy, j'ai toujours vu ces vaisseaux avec leur pavillon déployé, et j'ai conduit ici ces vaisseaux; et M. Troop m'a employé pour déplacer ces vaisseaux dans le port et les conduire à la sortie, et il ne m'a jamais demandé et je ne sache pas qu'il ait demandé à un pilote en dehors de Saint-Jean de lui remettre un denier.

Q. Relativement à ce remboursement, n'était-il pas entendu que M. Schofield faisait cela dans le but de démolir le système de pilotage?—R. C'était l'intention. Il voulait démolir notre système, mais M. Troop et les autres commissaires s'interposèrent et ne permirent pas la chose.

Q. Ce travail de M. Schofield remonte à il y a dix ans?—R. Depuis tout près mon premier pilotage.

Q. Depuis l'arrivée de la Ligne Furness?—R. Je crois que M. Schofield faisait des siennes avant la Ligne Furness. Je ne sais où j'ai pris le renseignement, mais l'on m'a dit que M. Schofield avait un nouveau brigantin, et qu'à force de marchander avec deux ou trois pilotes il réussit à la fin à en obtenir un qui consentit à conduire le vaisseau, à la sortie, pour $10.

Q. Ce remboursement à M. Schofield était-il dû au fait que les pilotes jugeaient leurs prix trop élevés, ou était-ce dû à l'influence de M. Schofield?—R. Pour ce qui est de nous, nous croyons que nous ne gagnons pas la moitié assez; mais au service de M. Schofield ces deux ou trois hommes gagnaient environ $75 tous les deux mois, soit un mois chacun, et ils avaient de plus la chance de venir dans la baie de Fundy me faire la concurrence ainsi qu'aux autres pilotes.

A M. Schofield:

Q. Quels sont les pilotes qui, vous a-t-on dit, remboursaient de l'argent?—R. John Thomas, Henry Spears, Richard Cline et William Leahy.

Q. Et vous dites que cet ordre des commissaires a été lancé dans le but tout simplement de mettre fin à cette pratique entre les pilotes que vous avez nommés et moi?—R. Oui.

Q. C'est le seul cas que vous connaissiez où les pilotes ont travaillé pour moins que leurs prix?—R. Je n'ai pas appelé l'attention des commissaires sur d'autres infractions à la loi que les vôtres.

Q. En connaissiez-vous d'autres?—R. Je ne sache pas que j'en connus d'autres. J'ai entendu dire que certains pilotes, pour leur bénéfice personnel, avaient l'habitude de héler une goélette, alors que probablement une autre goélette était en vue, et qu'ils demandaient au premier capitaine arrivé, bien qu'au courant de la baie et disposé à continuer seul, de monter à son bord, et qu'il y consentait pourvu que le pilote fit une légère remise; et l'on accusait ensuite le pilote d'avoir remis au capitaine deux, trois ou quatre dollars, selon le cas.

Q. Savez-vous que cette pratique existait?—R. Je ne le sais pas.

(M. Schofield lit dans le rapport de l'examen de 1891 le témoignage du témoin).
—R. Je ne sache pas que l'on ait pris par écrit les témoignages dans le temps. C'était

un témoignage libre, et je donnai mon témoignage tout comme je le donne actuellement, et je déclarai que certains pilotes, pour obtenir de l'argent à leur bénéfice personnel, avaient l'habitude de remettre à certains capitaines sur la discrétion desquels ils pouvaient compter, cinq, quatre ou trois dollars, soit une somme quelconque, selon le cas; et lorsque nous découvrîmes la chose nous nous soulevâmes, et si nous avions pu mettre la main sur le pilote ou le capitaine qui se livrait à cette manœuvre, nous étions prêts à sauter sur le vaisseau et à prendre l'argent pour notre propre compte; et c'est précisément ce que je dis en ce moment.

(M. Schofield lit).—R. Je ne nie pas cela. Nous n'avions pas de preuve pour mettre la main sur d'autres pilotes, sauf les vôtres. Nous ne connaissions pas toute l'affaire.

M. Skinner.—Si M. Schofield dit que tous les pilotes le faisaient, il me faudra alors appeler tous les pilotes.

Le témoin.—Je n'ai pas dit que c'était une coutume, je dis que si j'eusse connu un pilote qui l'eût fait, j'aurais été prêt à sauter sur son vaisseau pour réclamer mes droits, mais je ne pouvais jamais mettre la main dessus. Je n'ai jamais fait de remise à un capitaine.

M. Boyd Edwards est entendu :

Au capitaine Smith :

Q. Etes-vous un agent d'assurance de Saint-Jean ?—R. Oui.

Q. Quelles compagnies représentez-vous ?—R. La compagnie *Union* et la *London Provincial.*

A M. Skinner :

Q. Existe-t-il dans vos polices un article relatif au pilotage ?—R. Nous n'avons pas d'article relatif au pilotage. La question n'a pas une très grande importance dans nos affaires, mais, naturellement, lorsqu'il s'agit de Saint-Jean, nous avons toujours tenu comme acquis que le pilotage était obligatoire, et nous n'y avons guère songé. S'il n'y avait pas de pilotage obligatoire et nul autre système efficace, l'on tiendrait alors compte de la chose.

Q. Si le système actuel était aboli ?—R. Alors nous en tiendrions compte pour les vaisseaux qui viennent à Saint-Jean.

Q. Supposez que sous l'empire d'un système volontaire, des capitaines conduisissent leurs vaisseaux au port sans prendre de pilote, à moins que vous jugiez que les capitaines connussent les lieux pour remplacer les pilotes, en d'autres mots eussent les connaissances d'un pilote, en tiendriez-vous compte à l'égard de l'assurance ?—R. Oui, je crois.

A M. Schofield :

Q. Relativement aux polices sur les vaisseaux de ce port, ne sont-ce pas pratiquement des polices annuelles ?—R. Non; pas principalement des polices annuelles. Ce sont en grande partie des polices pour chaque voyage quant aux gros vaisseaux, et des polices annuelles pour les petits vaisseaux.

Q. Est-ce qu'une police des Lloyd ne dit pas avec la liberté de naviguer avec ou sans pilote ?—R. Je le crois. Notre police ne contient pas cette disposition.

Q. N'est-il pas loisible aux vaisseaux assurés de prendre des pilotes ou non, selon qu'ils le jugent à propos, en ce qui concerne votre compagnie ?—R. Oui, précisément.

Q. Lorsque vous donnez ces polices vous permettez aux vaisseaux d'aller dans certains ports du monde, sauf certaines exceptions, sans vous occuper de savoir si le pilotage de ces ports est obligatoire ou non ?—R. C'est vrai.

Au capitaine Smith :

Lorsque l'on donne une police annuelle nous ne pouvons dire où peut se trouver le vaisseau, nous ne pouvons guère insérer cette disposition dans une police annuelle.

Q. Vous les laissez aller là où ils veulent, que le pilotage soit obligatoire ou non ?—R. Oui.

Q. Dites-moi si, à votre avis, l'on changeait dans ce port le système obligatoire en système libre, il y aurait un mode différent ?—R. Nous mettrions tout simplement à profit les connaissances que nous avons. Nos compagnies ont des agents dans d'autres ports. La police prohibe ce que nous jugeons les ports les plus dangereux, certains ports comme ceux qui se trouvent à l'extrémité d'aval du golfe du Mexique et certains ports du golfe Saint-Laurent, à certaines époques de l'année.

Q. Cela s'appliquerait-il aux ports bloqués par la glace à certaines saisons ?—R. Oui.

A M. Schofield:

Q. Voulez-vous dire que les restrictions que l'on impose aux vaisseaux à l'égard de quelqu'un de ces ports, ont trait à la question du pilotage ?—R. Je ne sais. Je n'ai rien eu à faire dans la rédaction de la police ; je n'ai pas d'idée de ce qu'ils ont voulu faire lorsqu'ils ont rédigé la police. Je sais ce que je ferais moi-même revêtu du pouvoir de faire de l'assurance pour la compagnie, c'est tout. Je dirais : ce document est le même que ma propre police, sans l'examiner particulièrement.

Q. La baie de Fundy ou le port de Saint-Jean est-il prohibé dans ce document, à une époque quelconque de l'année ?—R. Non.

Q. Il est donc évident que vos compagnies ne considèrent pas que c'est un lieu dangereux ?—R. Il est possible que non.

Q. Le paiement des pilotes ne vous serait pas préjudiciable, uniquement l'emploi ?—R. Certainement. Je sais que l'emploi des pilotes n'est pas obligatoire. Nous supposons qu'un homme serait bien aise de prendre un pilote s'il est obligé de le payer.

Q. N'avez-vous pas l'habitude d'assurer des goélettes ?—R. Oui.

Q. Avez-vous entendu des témoins dire ici que des goélettes cherchaient à éviter les pilotes ?—R. A vrai dire je ne portais pas une attention particulière.

Q. N'en connaissez-vous pas quelque chose ?—R. Non.

Au capitaine Smith :

Q. S'il arrivait un vaisseau et qu'un pilote allait lui offrir ses services et qu'on le remercia, et s'il arrivait un accident à ce vaisseau, est-ce que cela préjudicierait à l'assurance ?—R. Non, je ne le pense pas.

Au capitaine Douglass :

Q. Je présume alors que la compagnie d'assurance que vous représentez serait parfaitement satisfaite du port de Saint-Jean tant qu'il y existerait un système de pilotage convenable et reconnu ?—R. Oui ; précisément ; sans dire exactement ce que serait ce système ; un système efficace, un système convenablement réglé.

FRANK EVERITT DODGE est entendu :

A M. Skinner :

Je commande le vaisseau *Loyalist.*

Q. Quel est son tonnage ?—R. Quinze cent vingt-cinq tonneaux.

Q. Quand êtes-vous arrivé ?—R. Le 9 de janvier, de New-York.

Q. Où êtes-vous allé avant cela ?—A Dunkerque, en France, et je suis revenu sur lest à New-York.

Q. Quels sont vos armateurs ?—R. Ben Smith et Fils, de Windsor.

Q. Etes-vous de Saint-Jean ?—R. Non ; je suis de Hantsport, Nouvelle-Ecosse. Quatre fois j'ai commandé un vaisseau dans la baie de Fundy, et deux fois le même vaisseau jusqu'à Windsor.

Q. Lorsque vous êtes venu à Saint-Jean, avez-vous pris un pilote ?—R. Toujours, lorsque je pouvais en avoir un.

Q. Où ?—R. Les pilotes montaient à mon bord au large de l'île Campobello. J'ai passé par le chenal du nord.

Q. Lorsque vous êtes allé à Windsor, où avez-vous pris votre pilote ?—Je n'avais pas de pilote.

Q. Connaissez-vous bien la baie de Fundy ici et la navigation qu'on y fait ?—R. Pas beaucoup ; je n'ai que des connaissances ordinaires.

Q. Pensez-vous que vous pourriez amener vous-même un vaisseau jusqu'à Saint-Jean ?—R. Je le pourrais, mais je prendrais tout de même un pilote chaque fois que j'arriverais.

Q. Quelle en serait la raison ?—Pour m'aider si je voulus me reposer ; afin d'avoir sur le pont un homme compétent sur lequel je pus compter. J'aimerais avoir un homme que je jugerais compétent pour être sur le pont.

Q. Si la brume survenait, que feriez-vous faire au pilote ?—R. Je lui ferais maintenir une grande surveillance. Je lui dirais de m'appeler. Je n'irais pas me reposer dans tous les cas en temps de brume. Je donnerais l'ordre de m'appeler.

Q. Avez-vous eu l'occasion de faire des sondages dans la baie ?—R. Non.

Q. Vous ne pouvez nous dire s'il y a des irrégularités dans les sondages ?—R. Non.

Q. Avez-vous constaté beaucoup d'irrégularités dans les marées montantes ?—R. Oui, beaucoup.

Q. En connaissez-vous la cause ?—R. Non.

Q. Pensez-vous que c'était à cause des vents qui entraient dans la baie ?—R. Je ne pourrais rien en dire.

Q. Y a-t-il plus de difficultés d'aller à l'extrémité d'amont de la baie que de venir à Saint-Jean ?—R. Non ; je préfère aller à Hantsport que de venir à Saint-Jean. La partie d'aval de la baie est la pire de toute la baie.

Q. Y a-t-il des pilotes pour les régions d'amont ?—R. Non.

Q. Pourriez-vous, à l'entrée, avoir des pilotes pour vous conduire jusqu'à votre limite ?—R. Les pilotes de Saint-Jean le pourraient, mais je ne les ai jamais pris. Je n'ai jamais entendu dire que les vaisseaux les prenaient là. Je pense qu'un étranger le ferait.

A. M. Schofield :

Q. Combien de fois êtes-vous venu ici ?—R. Quatre fois de New-York-ouest à Saint-Jean et deux fois de Hantsport. Je suis venu de New-York ici dans les deux vaisseaux.

Q. Du large vous n'êtes venu ici que deux fois ?—R. Oui.

Q. Quel temps faisait-il, de la brume ou du temps clair ?—R. Il faisait de la brume les deux fois ; la dernière fois le temps était clair. J'ai pris les pilotes à l'île Campobello les deux fois.

Q. Combien de fois avez-vous remonté la baie, avez-vous dit ?—R. Je suis allé deux fois à Hantsport comme capitaine et plusieurs autres fois non comme capitaine; il y avait de la brume dans le temps.

Q. De sorte que sans l'aide d'un pilote vous avez pu vous tirer d'affaire dans la baie en temps de brume ?—R. Oui.

Q. C'est la coutume des vaisseaux qui remontent la baie de traverser cette partie d'aval sans pilote ?—R. Oui, pour ce que j'en sais.

Q. Croyez-vous que la navigation dans la baie offre plus de dangers que ceux que la navigation rencontre ordinairement ?—R. Je ne sache pas que ce soit pis qu'ailleurs. Il existe ailleurs des dangers semblables en temps de brume. Saint-Jean est un port dont l'accès est difficile, particulièrement en temps de brume.

Q. La baie est grande et le chenal large ?—R. Pas aussi large après que vous y êtes entré.

Q. Quelle est la largeur entre le Grand-Manan et l'île aux Eglantiers ?—R. Environ quatorze milles ; je veux dire le chenal.

Q. Supposez que vous arriviez à l'embouchure de la baie en temps de brume, continueriez-vous ?—R. Non ; je mettrais en panne jusqu'au beau temps.

Q. A moins de voir terre ou un phare pour vous guider, vous mettriez en panne au large ?—R. Oui ; c'est ce que j'ai fait cette fois-ci en arrivant. Je suis resté au large cinq jours, et lorsque le pilote monta à bord je pouvais à peine me tenir debout ; j'étais très heureux de l'avoir, j'avais tant souffert du mauvais temps.

A. M. Skinner :

J'ai vu les pilotes à la Petite-Rivière.

Q. Au lieu dont vous parlez, c'est le point où commence la région du pilotage obligatoire ?—R. Oui ; j'y ai trouvé un pilote.

A M. Schofield ;

Q. Ne savez-vous pas que la ligne de la région du pilotage va de Machias au Cap Sable ?—R. Je ne sais ce qu'est la ligne des limites de la région du pilotage.

Au capitaine Smith :

Q. Pensez-vous que l'île aux Eglantiers serait un lieu convenable pour un poste de pilotes ? R. Je dirai et l'île aux Eglantiers et la Petite-Rivière.

Q. Ne pensez-vous pas nécessaire d'avoir un poste de pilotes où pourrait aller un capitaine ?—R. Oui ; ce serait plus satisfaisant.

Q. La plupart des ports où vons êtes allé, il existe un poste où s'adresser ?—R. Oui, la chose existe dans les eaux anglaises, mais non dans les eaux américaines.

26 février 1895.

Devant le capitaine Bloomfield Douglass.

R. C. Elkin est entendu :

Au capitaine Douglass :

Je suis armateur et membre de la commission des pilotes.

A M. Palmer :

Q. Depuis combien d'années êtes-vous membre de la commission des pilotes ?—R. Depuis environ cinq ans; cinq ou six ans.

Q. Dans quelle catégorie de vaisseaux êtes-vous intéressé ?—R. Particulièrement dans les petits cabotiers.

Q. Avez-vous des intérêts dans des vaisseaux qui font d'autres commerces ?—R. Oui, j'en ai dans des vaisseaux dont le tonnage varie jusqu'à 1,300 tonneaux, mais la plupart sont d'un faible tonnage.

Q. Connaissez-vous la baie de Fundy ?—R. Pas beaucoup.

Q. Etes-vous en relations d'affaire avec des assurances maritimes, et quelles sont ces relations ?—R. Oui.

Q. A quel titre ?—R. Je suis président de la Compagnie d'assurance Universelle ; c'est une organisation locale.

Q. Et c'est la seule compagnie d'assurance maritime locale qui fasse affaire ici ?—R. Oui, c'est-à-dire qui fasse affaire maintenant.

Q. Vous pourriez peut-être me dire les noms des autres commissaires et quel commerce ils exercent ?—R. M. Troop est président de la commission, il fait le commerce maritime. M. William Thomas, je ne sais quel est son état. Il est dans les assurances.

Q. Il est aussi un capitaine au long cours en retraite ?—R. Oui. Il y a ensuite M. Charles McLaughlin, de la maison Troop et McLaughlin, puis M. J. Willard Smith, dans le commerce maritime, M. Lantelum, qui fait le négoce de vieux gréements et M. James Knox, fournisseur de la marine.

Q. D'après ce que vous connaissez du travail de la commission, je vous demanderai s'il serait avantageux ou préjudiciable à la commission qu'il y eut moins de commissaires ?—R. Je ne pense pas que cela fit une grande différence d'une façon ou d'une autre. J'oserais dire que cela irait tout aussi bien avec trois, quatre ou cinq, attendu qu'en général c'est le nombre que nous avons à une assemblée. Il est rare que la commission soit au complet.

Q. A votre avis, est-ce que l'emploi obligatoire des pilotes dans la baie de Fundy est nécessaire, pour ce qui est de votre expérience comme armateur ?—R. Pour mon compte personnel, voulez-vous dire ?

Q. Oui, et d'après les connaissances que vous avez et l'expérience que vous avez acquise à faire naviguer vos vaisseaux dans la baie de Fundy, si, à votre avis, l'emploi obligatoire des pilotes est nécessaire pour la sûreté des personnes et des biens qui naviguent dans cette baie ?—R. Vous me demandez si c'est une nécessité absolue ?

Q. Est-ce nécessaire ?—R. Quant à mes intérêts personnels, je pense que nous pourrions nous en passer ; je ne suis pas prêt à le dire quant aux étrangers.

Q. Au point de vue d'une assurance, croiriez-vous que la chose gênât l'acceptation de risques ou qu'elle favorisât la prime de quelque façon ?—R. Je pense que le tout s'arrangerait de soi-même. Vous me demandez mon avis, je ne vois pas de prime abord comment cela pourrait y préjudicier, attendu que dans une police nous ne stipulons jamais rien au sujet des pilotes ou au sujet de quoi que ce soit de ce genre.

Q. Je suppose qu'il en résulterait que si vous constatiez en votre qualité d'assureur maritime que le fait que les vaisseaux naviguent sans pilotes augmente le risque, la prime augmenterait ?—R. Oui, mais dans un risque annuel vous ne pouvez obliger le vaisseau à prendre des pilotes.

Q. Pour ce qui est de votre expérience à l'égard du risque d'un voyage, avez-vous entendu parler d'un qui obligeait les capitaines à prendre des pilotes ?—R. Non, je n'en ai jamais entendu parler.

Q. Pour ce qui est de vos propres vaisseaux, à la sortie, est-ce que vos capitaines prennent ordinairement des pilotes au delà des arrondissements de pilotage obligatoire à l'île ?—R. Je n'en ai jamais entendu parler. Je n'ai jamais payé de pilotage à la sortie.

Q. Le fonds des veuves et des orphelins, savez-vous quand il a été établi ?—R. Ce fonds a été établi lors de l'organisation de la commission, ou à peu près. Il a été créé lorsque la commission a été constituée, sous la commission actuelle, mais je ne crois pas qu'il ait été organisé au début même de la commission.

Q. Savez-vous s'il a été organisé avant la majoration des taux en 1885 ou 1886 ?—R. Oui, il a été inauguré vers 1875. La commission a été établie en 1874, et c'est en 1875 ou 1876 qu'il a été fondé. Il peut se faire qu'il ait été établi au début même, pour ce que j'en sais, mais je sais que la majoration a été faite dans le but de ce

service. L'augmentation des taux du pilotage à la sortie a été établie avant que je fusse dans la commission.

Q. Ce fonds a été calculé à raison de 25 centins du pied à la sortie ?—R. Oui.

Q. Dans le cours des dernières 20 années le tonnage inscrit ici et dont les propriétaires sont ici a diminué de 280,000 tonneaux à environ 111,000 ?—R. De 1876 à 1894.

Q. Pouvez-vous me dire, d'après votre propre expérience, quels étaient à peu près les prix du fret, au début même de cette période, 1876; quels étaient les prix d'ici à un port d'Angleterre ?—R. En 1875 ?

Q. Oui, à compter de 1875 ?—R. Ce serait difficile à dire sans en avoir un mémoire. Je sais qu'il y a eu de bonnes et de mauvaises années; si je me souviens bien, 1875 et 1876 ont été d'assez bonnes années. Je ne pense pas qu'ils s'élevaient à cinq livres en 1875, je ne pense pas qu'ils aient atteint cinq livres depuis 1875. Je pense que quatre livres est plutôt le prix. J'avais de gros vaisseaux dans le temps.

Q. En 1894, que dites-vous de quatre ou cinq livres ?—R. Vous pouvez diviser cela par deux.

Q. N'est-il pas vrai que les taux du pilotage ont augmenté dans le cours de cette période de 50 à 60 pour 100 ?—R. A quelle époque ?

Q. De 1876 à 1894 ?—R. Je ne le croirais guère.

Q. Dans quelle proportion les taux ont-ils diminué, à votre avis ?—R. Sur tout le tonnage.

Q. Dans quelle proportion ?—R. Je ne suis pas prêt à dire dans quelle proportion le pilotage a augmenté.

Q. Il a augmenté ?—R. Oui; mais je ne suis pas prêt à dire dans quelle proportion. Je sais qu'en 1872 ou 1873 nous payions du pilotage pour nos petites goélettes, mais nous nous en retirions à peu de frais, 50 centins ou $1.

Q. Relativement au prix du fret, en fait de cabotage, entre ici, Boston, New-York et Philadelphie, en mettant en regard le prix de 1876 et le prix actuel, quelle a été la diminution dans le prix du fret ?—R. Je suppose que la diminution a maintes fois varié, soit à la hausse ou à la baisse depuis ce temps-là. Nous avons eu deux ou trois périodes d'assez bons prix, mais cela n'a duré qu'un mois ou deux. Je suppose que le fret à baissé de 25 à 30 pour 100 de 1875 à 1894.

Q. Et les taux du pilotage ont augmenté durant cette période, mais vous ne pouvez me dire dans quelle proportion ?—R. Je ne puis vous le dire sans aller examiner les taux.

A M. Gilbert :

Q. Les règlements actuels étaient en vigueur lorsque vous avez été nommé commissaire ?—R. Oui ; quant aux taux, vous voulez-dire ?

Q. J'entends tous les règlements ?—R. Vous pouvez dire que la nature générale des règlements est restée à peu près la même qu'elle était lorsque j'ai été nommé ; il peut y avoir de légers changements dans les règlements, des choses de peu d'importance.

Q. Vous n'avez rien eu à faire à l'établissement des règlements ?—R. Non ; ils étaient tous faits lorsque j'arrivai.

Q. Vous ne sauriez dire les raisons qui ont engagé les commissaires à faire ces règlements ?—R. Pas précisément.

A M. Skinner :

Q. Dans combien de vaisseaux à peu près êtes-vous intéressé ?—R. Dix-neuf ou vingt, je crois.

Q. Quel capital représenteraient-ils, à peu près ?—R. Pas beaucoup aujourd'hui ils ont assurément coûté de l'argent une fois, mais ils ne valent pas grand'chose aujourd'hui.

Q. Je veux dire combien d'argent y avez-vous mis ?—R. Pour donner les chiffres exacts il me faudrait consulter mes livres, mais de prime abord je dirais environ trente ou quarante mille dollars.

Q. Sont-ce toutes des goélettes ?—R. Non ; la plupart sont des goélettes à trois mâts ; je n'ai qu'une seule goélette à deux mâts ; le reste sont des brigantins et des navires. La plupart des goélettes font le cabotage ; elles viennent ici de temps à autre.

Q. Quels que soient les capitaux que vous ayez dans ces vaisseaux, c'est de l'argent que vous avez gagné ?—R. Oh, oui.

Q. Ce ne sont pas des fonds provenant d'un héritage, mais bien le produit de votre travail ?—R. Oui.

Q. Relativement à la baisse du fret, n'est-ce pas plutôt le résultat de la concurrence des vaisseaux que de la baisse du commerce ?—R. Je pense que la baisse du commerce en est plutôt la cause. Il y a plus ou moins de concurrence, mais la baisse du commerce semble en avoir été la cause.

Q. N'expédie-t-on pas autant de bois que jamais de Saint-Jean aux Etats-Unis ?—R. Je ne puis dire.

Q. N'importe-t-on pas autant de charbon que jamais à Saint-Jean ?—R. Cela peut être. Je ne le sais pas. Nous avons eu une année une bonne exportation de glace, mais cela n'arrive pas souvent. Nous avons eu pour deux ou trois années une forte exportation de pommes de terre qui a nécessité l'emploi de plusieurs vaisseaux, mais ce commerce est virtuellement fini, et pendant ces deux ou trois dernières années le commerce de bois a été dans la marasme. Je crois que cela est dû à la crise aux Etats-Unis.

Q. Aux Etats-Unis ?—R. Cette crise a un effet général, c'est-à-dire sur le commerce que nous faisons avec les Etats-Unis.

Q. Qu'est-ce qui a amené le changement dans le commerce de pommes de terre ?—R. Je ne saurais dire au juste. Cela peut dépendre du tarif ou d'une autre cause ; cela peut dépendre encore du fait qu'elles se vendent moins cher ailleurs.

Q. Au sujet de votre commerce de bois avec l'Amérique du Sud, en exceptant les résultats temporaires de la baisse à Buenos-Ayres, ce commerce n'est-il pas aussi bon que jamais ?—R. Je ne crois pas ; je crois que les plaintes sont les mêmes, commerce arrêté, dépression et pas de demande pour le bois, c'est à cela que nous attribuons en tout cas la crise que nous subissons.

Q. Est-ce que l'expérience ne prouve pas que le commerce a un flux et reflux comme les marées, c'est-à-dire qu'il monte et baisse ?—R. Cela paraît être ainsi.

Q. Et vous n'êtes pas venu à la conclusion pessimiste de M. Gilbert, que vous ne verrez jamais les affaires reprendre ?—R. Non, je vis en espérance.

M. Gilbert—Je n'ai jamais rien dit à propos de cela.

A M. Skinner :

Q. Vous dites que vous êtes opposé au pilotage obligatoire ?—R. Je le suis, à mon point de vue.

Q. Pouvez-vous me donner une définition complète de ce que vous entendez par les mots "à votre point de vue" ?—R. Parce que les vaisseaux que j'ai peuvent facilement s'en passer, vu que je suis obligé d'y tenir des capitaines compétents.

Q. Au point de vue de ceux qui ne sont pas situés comme vous, vous ne seriez pas opposé au pilotage obligatoire ?—R. Il devrait y avoir certaines règles pour ceux qui ont besoin de pilotes. Je crois que cela pourrait être arrangé facilement.

Q. Supposant que l'on fasse un nouveau code de règlements, mettant le système de pilotage plus en harmonie avec vos idées qu'il n'est aujourd'hui, consentiriez-vous à ce que le commerce d'expédition dans lequel vous êtes intéressé fournisse sa part, calculée sur une base raisonnable, même si vous n'aviez par besoin des pilotes, à cause de l'expérience et des connaissances que vos capitaines ont de la localité ?—R. Vous proposeriez un compromis.

Q. Je désire savoir quelles sont vos idées ?—R. Je consentirai certainement à cela si vous le proposez comme compromis. Je ne puis espérer avoir tout ce que je désire.

Au capitaine Douglass :

Q. Quel compromis ?—R. J'en pourrais nommer deux ou trois. Les pilotes pourraient être mis à leur pension, et ce serait là mon idée principale.

Q. J'aimerais à savoir comment cela fonctionnerait ?—R. Je voudrais mettre tout le personnel à la retraite, les plus vieux pilotes. Je ne sais pas si cela serait pratique ; c'est simplement une idée. Il y aurait ensuite un autre plan qui serait de rendre le pilotage facultatif, c'est-à-dire que si le vaisseau était hêlé on lui ferait payer la moitié du pilotage s'il ne prenait pas de pilote, et s'il en prenait, alors il paierait la totalité du pilotage; alors les capitaines qui ne se considéreraient pas capables de remonter auraient une chance de prendre un pilote. Un autre plan serait de rendre obligatoire l'entrée et la sortie libres; encore une autre serait de faire payer la plus forte proportion par les plus gros navires. Je prétends qu'il est injuste de prélever les droits sur les navires à petit tonnage.

Q. Dites-vous que les droits devraient être suivant le tirant ou le tonnage des vaisseaux ?—R. Suivant le tonnage exclusivement.

Q. Approuveriez-vous le plan de donner des certificats annuels d'exemption aux capitaines ?—R. Cela serait à considérer, un permis aux capitaines, cela pourrait être fait, et le produit de ces permis formerait un fonds qui remplacerait l'autre. Je crois qu'il y aurait un grand nombre de capitaines qui prendraient un permis annuel.

Q. Baseriez-vous le coût de ce permis sur la grandeur du vaisseau ?—R. Cela serait matière à considérer plus tard. Je crois que si le pilotage était imposé sur tous les vaisseaux, tous les vaisseaux devraient avoir le privilège de prendre un permis.

A M. Skinner :

Q. Entendriez-vous que si un vaisseau prenait un permis, il serait exempt de payer les droits de pilotage ?—R. Oui, si le capitaine a un permis.

Q. Cela tendrait à l'extermination finale d'un corps de pilotes instruits ?—R. Le pilotage non obligatoire aurait la même tendance. S'il y avait trop de pilotes pour faire l'ouvrage l'effet serait le même dans une certaine mesure.

Q. Si la classe nombreuse de maîtres de navires prenait des certificats, le corps des pilotes comme tel serait diminué en proportion du nombre de capitaines qui prendraient des permis, et cela tendrait à l'extermination du corps de pilotes ?—R. Je crois que la non-obligation aurait la même tendance jusque dans une certaine mesure ; mais pour les étrangers qui viennent dans le port et ont besoin de pilotes, je crois qu'on devrait trouver un moyen de leur en fournir.

Q. Laisseriez-vous au hasard le soin d'y pourvoir ?—R. Je suis d'opinion que les besoins de la navigation auront toujours pour effet de produire de bons pilotes en nombre suffisant.

Q. Quelle garantie sous ce système aurait l'étranger que le pilote qu'il emploie connaît sa besogne ?—R. Je suppose que ces pilotes devront posséder un certificat de compétence délivré par un corps ou un autre. Cela nécessiterait de les tenir sous une surveillance quelconque. Je veux dire que si une personne reçoit un certificat pour son navire, ce certificat ne vaut que pour ce navire et pour aucun autre.

Q. Lorsque les pilotes sont obligés d'aller à une aussi longue distance que celle à laquelle ils vont, disons 100 ou 120 milles en dehors du district, il leur faudrait quelque garantie qu'ils seront employés avant d'entreprendre un voyage comme celui-là ?—R. Il n'y a pas de garantie raisonnable maintenant. Le pilote est obligé d'aller à la chance s'il aura un navire ou n'en aura pas.

Q. Oui, mais les navires sont obligés de le prendre aujourd'hui ?—R. Oui, je dis que la moitié du pilotage devrait être payée lorsque le vaisseau est hêlé, et cela donnerait au pilote la garantie qu'il ne descend pas pour rien. S'il n'obtenait pas un navire et n'était pas pris, il pourrait rester et prendre un autre navire, et avoir la moitié. Je crois que la demande régulariserait le pilotage comme elle régularise toute autre chose. Je crois qu'il en faudrait encore la moitié du nombre actuel, si le pilotage était non obligatoire ou payé à moitié, parce qu'il y aurait beaucoup de petits vaisseaux qui prendraient des pilotes. Ils n'auraient pas à dépendre des gros

navires ou des steamers, même si un pilote venait; c'est ce qui se fait aujourd'hui. Il lui faut amener son navire, et il est libre de s'en aller jusqu'à ce qu'il soit rechargé, chaque homme son propre navire.

Q. Il me semble que si le pilotage était entièrement libre, de façon à permettre à toute personne de se faire pilote, que le résultat inévitable serait l'entrée dans la profession d'une classe de personnes qui n'aurait pas l'éducation nécessaire pour faire de bons pilotes?—R. Comment le pourraient-ils? Comme vous venez de le dire il y a un instant, il leur faudrait subir un examen devant un corps compétent Je voudrais que le maître d'un navire subisse un examen, et s'il est compétent laissez-le piloter son propre navire, et s'il n'est pas compétent qu'il soit obligé de prendre un pilote. Il y aurait des pilotes tout comme aujourd'hui, seulement il y aurait exemption d'en prendre lorsque les capitaines des navires seraient compétents à remplir le rôle de pilotes. Les capitaines remontent leurs navires maintenant lorsqu'ils ne peuvent avoir de pilotes, et très souvent lorsqu'ils sont hélés ils ne prennent pas de pilotes avec eux; ils les laissent en bas dans la baie assez souvent, et ils remontent leurs navires en temps de brume sans pilotes bien souvent.

Q. Consentiriez-vous à fournir une part au coût du système de pilotage du port, si la chose devenait nécessaire?—R. De fournir une somme?

Q. Pour maintenir le système de pilotage du port?—R. Le coût du permis pris tous les ans par les capitaines; oui, je consentirais à payer cette somme pour qu'elle soit versée dans le fonds du pilotage.

Q. Quant aux commissaires, ils n'ont ajouté aucune dépense?—R. Ils ne reçoivent pas d'émolument.

Q. Lorsque vous parlez des droits de pilotage comme un fardeau pour le trafic dans l'état actuel de dépression, cette remarque s'applique à tous les droits de port?—R. Oh, oui, certainement; tous les droits sont des fardeaux; mais ceux qui ne vous paraissent pas nécessaires pèsent davantage, et plus souvent vous avez à les supporter plus vous souffrez. Si vous n'aviez à les payer que tous les quatre ou cinq mois, comme certains navires, ils ne paraîtraient pas aussi pesants. Mais lorsqu'il vous faut les payer toutes les quatre ou cinq semaines, c'est là où le fardeau devient pesant.

Q. Quel est le total de tonnage entré dans le port en 1876?—R. Je ne sais guère.

Q. Il se fait aujourd'hui un bien plus grand trafic dans les petites goélettes qu'autrefois?—R. Vous voulez dire qu'il y a plus de goélettes; il peut y en avoir plus au-dessous de 125 tonneaux, quoique j'en doute, mais je ne crois pas que le trafic soit aussi bon qu'il était. C'est mon opinion.

Q. Supposant qu'il y aurait un système en vertu duquel un certain nombre de capitaines compétents prendraient un permis, ce serait seulement les capitaines de cabotage qui prendraient ces permis?—R. Oui, les capitaines de cabotage, ce serait tout; c'est d'eux que je voulais parler.

Q. Alors, vous croyez que si l'on mettait fin au système obligatoire il resterait suffisamment de pilotes pour la protection de la vie et de la propriété?—R. J'ai dit il y a quelques instants que je le croyais. Je voudrais qu'on tentât l'expérience.

A M. Palmer:

Q. M. Skinner vous a demandé si le nombre des navires en dessous de 125 tonneaux n'avait pas augmenté; je vous demande maintenant, vous qui avez de l'expérience comme propriétaire de navires, quel a été, dans votre opinion, l'effet de l'exemption de 125 tonneaux, quant à la valeur dans la mer des vaisseaux portant moins de 125 tonneaux?—R. Demandez-vous s'ils sont aussi bons que s'ils étaient de 160 ou 170 tonneaux?

Q. Oui; et n'auraient-ils pas été construits sur un meilleur modèle et en vue d'en faire de meilleurs bateaux de mer?—R. Oui; ils l'auraient été, j'en suis certain, parce qu'il y avait un grand intérêt à les mettre en bas de 125 tonneaux. Je crois que l'exemption a eu pour effet de faire faire de véritables boîtes, afin de rester en dessous de 125 tonneaux. S'il n'y avait pas eu de loi de pilotage, les bateaux auraient été construits plus grands, plus larges, plus profonds et sur un meilleur modèle; mais à présent les droits de pilotage enlèvent 25 ou 30 pour 100 des recettes brutes de ces petits navires.

Q. Vous avez parlé de quelque chose que vous aviez fait pour prendre le tonnage au lieu du tirant—cela n'est jamais venu en force?—R. Non.

Q. N'est-ce pas un fait que dans ces dernières années le commerce de bois a été transporté des ports du dehors dans la baie?—R. Presque tout, quelles que soient les causes qui portent les navires à aller là, je ne sais pas s'ils obtiennent un pilotage à meilleur marché ou non.

Q. A propos du commerce de la rivière Plate, n'est-ce pas un fait qu'une partie des cargaisons pour la rivière Plate sont prises aux ports du dehors?—R. Oui; il y en a beaucoup qui chargent dans la baie autour de Yarmouth, qui avaient l'habitude de charger dans des ports plus grands, comme Saint-Jean et Boston.

Q. Quelle que soit la cause, ces cargaisons sont maintenant prises aux ports extérieurs?—R. Oui, je sais que probablement il en part plus des ports extérieurs qu'il y a quelques années.

Q. On vous a demandé si l'exportation du bois n'était pas aussi grande qu'autrefois. A votre connaissance une portion considérable du bois et autres articles destinés à la consommation dans le Royaume-Uni n'est-elle pas expédiée par chemin de fer maintenant?—R. Oui, j'ai raison de le croire. Nous avions habitude d'expédier beaucoup dans le haut de la rivière et faisions un fort commerce de Frédéricton, mais tout cela est disparu complètement.

Q. N'est-il pas vrai qu'une portion considérable passe à travers le pays jusqu'à Calais et Saint-Stephen, et est expédiée de ces endroits?—R. J'ai entendu dire cela. J'ai entendu dire que les cargaisons pour les Antilles suivaient aussi cette route.

A M. Skinner :

Q. Quelle a été la raison que ce dont vous parliez n'a jamais été mis en force? R. C'est parce que l'agitation a commencé à peu près vers le même temps, je crois.

Q. Elle a été étouffée dans la chambre de commerce?—R. Je ne crois pas que la chambre de commerce l'ait étouffée ou s'en soit occupée aucunement; l'agitation est venue à peu près dans ce temps-là, et elle est restée là. Je ne crois pas que beaucoup de personnes en aient entendu parler, les membres la connaissaient et m'en chantèrent à ce propos.

Q. Comment la chose est-elle venue devant la chambre de commerce; le mot n'est-il pas venu d'Ottawa?—R. Je crois que oui, probablement; mais on l'arrêta alors.

Q. On me dit que vous avez une goélette de 145 tonneaux et que M. Willard Smith en a une de 125, et que sa goélette porte un plus gros chargement que la vôtre?—R. Je n'ai pas de goélette de 145 tonneaux. La *Nelly Parker* était de 180 tonneaux, mais elle a fait naufrage il y a deux ans.

M. Palmer montre une formule de police des Lloyds ainsi qu'une formule de police continentale, pour montrer qu'elles ne font pas mention de pilotage; il offre aussi un certificat du percepteur des douanes, montrant le nombre de navires enregistrés à ce port dans les différentes années mentionnées, et aussi les règlements de pilotage à Boston ainsi qu'un extrait de l'acte de pilotage et des règlements d'Halifax; aussi la charte de la cité de Saint-Jean et des extraits de la commission lors de la création de la province.

W. W. McLean est examiné :

Au capitaine Douglass :

Je suis maître marinier, et j'ai un certificat de service.

A M. Palmer :

Q. Depuis combien d'années naviguez-vous ?—R. Environ vingt-sept ans.

Q. A la vapeur ou à la voile, ou les deux ?—R. Les deux. J'ai navigué dans le havre ici.

Q. Depuis combien d'années naviguez-vous dans un remorqueur dans le havre ici ou dans la baie ?—R. Entre quatre ans et demi et cinq ans.

Q. Quel était à peu près le tirant d'eau de votre remorqueur ?—R. Entre dix et onze pieds.

Q. Depuis cette époque, dans quelle espèce de navires avez-vous navigué ?—R. Des goélettes franches, de petits vaisseaux de moins de 125 tonneaux.

Q. Engagés dans le cabotage entre ici et les Etats-Unis ?—R. Oui.

Q. Je vous demande si dans votre opinion il est essentiel d'engager des pilotes pour les navires faisant le commerce de cabotage entre ici et les Etats-Unis, et si vous répondez oui ou non, veuillez me donner vos raisons ?—R. Je n'en veux pas, et la raison c'est que j'ai fait mon travail assez longtemps sans eux, et que je m'en suis assez bien tiré. Je crois que cela comprendrait toute grandeur de goélettes. Je n'ai jamais eu de pilotes à bord de mes vaisseaux, et je ne crois pas qu'ils soient nécessaires pour des goélettes de n'importe quelle grandeur.

Q. Vous naviguez jusqu'à Boston et New-York, n'est-ce pas ?—R. Oui.

Q. Quelle comparaison faites-vous entre la partie qui s'étend depuis la tête nord du Grand-Manan jusqu'à l'île aux Perdrix, et le reste du voyage, au point de vue des dangers ?—R. En temps clair il n'y a pas de difficulté nulle part, mais à Machias et l'île aux Phoques nous avons de la difficulté à trouver des points de repère, ensuite nous avons les sifflets et les phares pour nous guider. C'est la route que nous suivons jusqu'à ce que nous arrivions à Saint-Jean.

Q. Que dites-vous des dangers de la route après que vous êtes venu de New-York par le Détroit et sur les bancs jusqu'à ce que vous atteigniez Machias, l'île aux Phoques, et le chenal du nord jusqu'au nord du Grand-Manan, Pointe de la Liberté ?—R. Je n'ai jamais eu de difficulté depuis ce point en montant. En temps clair le voyage est très facile, et en gros temps il est difficile, mais vous pouvez toujours entrer sans accident.

Q. S'il vous fallait accepter l'aide d'un pilote, préféreriez-vous avoir cette aide depuis le Grand-Manan jusqu'à Saint-Jean, ou depuis Mispeck jusqu'au Grand-Manan ?—R. Il y en aurait plus besoin depuis Mispeck jusqu'au Grand-Manan, mais vous ne pourriez y trouver des pilotes en temps brumeux. Nous aurions autant de misère à prendre un pilote là en temps brumeux qu'à venir dans la baie. Après que j'ai atteint un sifflet à Machias, île aux Phoques, en temps brumeux, je viens directement à Saint-Jean ; je n'arrête jamais en gros temps. Quelquefois nous avons à pousser un peu au large, mais nous reprenons toujours la direction après avoir atteint un sifflet ou autre chose. Si nous avons un point de repère, nous pouvons de courir sifflet à sifflet jusqu'à ce que nous arrivions à Saint-Jean.

Q. Y a-t-il plus de danger à venir dans la baie de Fundy qu'à traverser les bancs de Nautucket en temps brumeux ?—R. Je préférerais venir dans la baie que traverser les bancs en gros temps, parce que les marées sont plus dangereuses sur les bancs.

Q. Alors dans votre opinion il y a plus de danger à traverser les bancs en gros temps qu'à venir dans la baie ?—R. Oui, nous trouvons que les marées sont plus régulières dans la baie que sur les bancs.

Q. Que dites-vous de faire subir un examen aux capitaines et de leur donner une exemption pour la baie de Fundy ?—R. Je crois que ce serait une bonne idée pour des vaisseaux de plus de 125 tonneaux, mais je ne crois pas que ceux de moins de 125 tonneaux devraient être obligés à plus qu'à présent.

Au capitaine Douglass :

Q. Aujourd'hui l'exemption est accordée à des vaisseaux ayant moins d'un certain tonnage ?—R. Oui ; je crois que ce serait une bonne idée d'exempter tous les capitaines et les laisser prendre un permis jusque pour les plus petits vaisseaux.

A M. Palmer :

Q. J'assumais que les lois actuelles seraient modifiées de quelque façon ?—R. Oui.

Q. Accorderiez-vous au porteur d'un certificat de compétence, un permis d'exemption s'il subit l'examen d'aptitude ?—R. Oui, certainement.

Q. Ne limiteriez-vous pas cela à une question de tonnage ?—R. Non, certainement ; un étranger venant ici aura probablement besoin d'un pilote. Un étranger, naturellement, n'aurait pas le certificat d'exemption.

Q. Il lui faudrait venir dans la baie un certain nombre de fois pour obtenir les connaissances suffisantes pour subir l'examen ?—R. Oui.

Q. Quelles seraient vos vues au sujet d'un système de pilotage qui ne serait pas obligatoire : si l'ont vous hélait à l'entrée vous auriez la liberté de prendre ou non le pilote ; si vous ne le preniez pas, vous payez la moitié des honoraires, et si vous le prenez vous payez la totalité ?—R. Cela serait mieux qu'aujourd'hui ; ce serait un mode plus juste, et de temps à autre vous trouveriez un capitaine qui en prendrait un.

Q. Vous croyez que l'octroi de certificats d'exemption serait préférable ?—R. Oui.

Au capitaine Douglass :

Q. Au sujet de ce demi-pilotage, serait-il nécessaire que lorsque le maître d'un vaisseau désire avoir un pilote il arborât un pavillon ?—R. Ce serait une bonne idée. Le pilote devrait être capable de reconnaître quel navire est exempt et quel navire ne l'est pas.

A M. Gilbert :

Q. Vous avez cinq ans d'expérience comme capitaine de remorqueur ?—R. Oui

Q. Et conséquemment vous avez remorqué un grand nombre de vaisseaux ?—R Oui.

Q. Prenons le cas d'une barge de charbon, que vous remorqueriez ; la présence d'un pilote sur la barge serait-elle de quelque secours ?—R. Je ne le crois pas ; la barge suivra toujours le remorqueur, et je ne vois de quelle utilité pourrait être un pilote. Si celui qui conduit la barge ne savait pas comment suivre un remorqueur, cela serait différent ; mais s'il y a un bon capitaine sur la barge il saura comment suivre le remorqueur, et la présence d'un pilote sur la barge sera inutile.

Q. Y a-t-il quelque difficulté à entrer dans un havre et à remorquer un vaisseau ?—R. Je n'en ai jamais eu aucune.

Q. Vous n'avez jamais eu besoin de pilote pour cela ?—R. Non.

Q. Je suppose que vous en avez remorqué des centaines n'ayant pas de pilotes ?—R. Pas autant que cela.

Q. En venant de l'ouest ici, n'avez-vous pas souvent, en gros temps, eu beaucoup de difficulté à rencontrer un pilote au delà du Grand-Manan ?—R. Quelquefois, très souvent même. En temps brumeux, ils peuvent être tout près de nous et que nous ne les voyions pas.

Q. Ils sont rares dans ces parages ?—R. Je ne saurais dire, car nous n'en cherchons pas.

Q. N'attendent-ils pas que vous soyez à la tête du Grand-Manan, pour ensuite se diriger subitement vers vous ?—R. Je les ai vus un peu partout, dans le chenal et dans la baie.

Q. Y aurait-il quelque difficulté à établir une station de pilotes à l'entrée de la baie, où les capitaines pourraient prendre les pilotes?—R. Oui, je crois qu'il y en aurait, parce que dans les gros temps il serait impossible aux vaisseaux de s'arrêter là.

Q. Il y a là des ports de refuge où ils pourraient aller ?—R. Oui.

Q. N'est-ce pas un fait qu'au Grand-Manan il se fait beaucoup de pêche?—R. Les pêcheurs se mettent à l'abri dans les gros temps.

Q. Un bateau-pilote pourrait pareillement se tenir là à disposition, pour rencontrer un vaisseau qui aurait besoin de lui ?—R. S'il stationnait là, il lui faudrait rester exposé tout le temps.

Q. Pour arranger cela de cette façon, il faudrait qu'un certain nombre de pilotes stationneraient là une partie du temps, de façon à ce que les navires seraient certains d'en trouver un ?—R. Je suppose que serait une bonne idée si les pilotes restaient là, mais les vaisseaux viennent facilement en temps clair.

Q. S'il y avait une station là ?—R. Je suppose que les navires demanderaient un pilote s'il y avait une station là.

Q. Les pilotes ne sont pas obligés présentement de se tenir là?—R. Non, ils y descendent pour voir ce qu'ils pourront avoir.

Au capitaine Douglass :

Q. Est-ce que le système de concurrence n'empêche pas l'établissement d'une station de pilotes fixe?—R. Je ne sais pas; je crois que cela les rendrait plus anxieux d'être de service. S'il y avait une station de pilote, il faudrait qu'un vaisseau se tiendrait là tout le temps. Il leur faudrait s'entendre entre eux.

Q. Il faudrait obliger les capitaines de remorqueurs et capitaines de barges de prendre un permis d'exemption ?—R. Bien, je suppose que les capitaines de remorqueurs ont été dans l'habitude de naviguer librement tout le temps, et je ne sais pas comment cela leur irait.

Q. Je suppose que l'examen serait pour la nouvelle classe qui viendrait ?—R. Je le suppose.

Q. La même chose avec les propriétaires de barges ?—R. Oui, je suppose qu'ils auraient le droit de subir un examen. S'ils n'étaient pas compétents, ils n'auraient aucuns droits à avoir de permis.

A M. Skinner :

Q. Depuis combien de temps faits-vous du cabotage ?—R. Environ 27 ans.

Q. Vous connaissez bien la côte, alors ?—R. Oui.

Q. Lorsque vous dites que vous n'avez pas besoin de pilote, c'est à cause de cette connaissance ?—R. Bien, je n'ai jamais pris de pilote, même dans les commencements, mais je suppose que l'expérience à beaucoup a faire en la matière.

Q. Dites-vous que la baie de Fundy peut être naviguée avec sûreté sans expérience ?—R. Non.

Q. Pouvez-vous jeter l'ancre sur les bancs de Nantucket ?—R. Lorsque le temps est beau, vous le pouvez ; mais lorsqu'il est mauvais, c'est une mer terrible et vous n'y pouvez jeter l'ancre. J'ai vu des barges y sombrer tout droit avec leurs ancres ; c'est un endroit terrible.

Q. Les dangers de cet endroit sont causés principalement par le mauvais temps ? —R. Le mauvais temps et le fait que la marée y va des deux côtés. Le flot n'est jamais arrêté, il tourne et tourne continuellement. On sait généralement le sens dans lequel il tourne. C'est le sens opposé au flot du large, et c'est un embarras pour les navigateurs. Nous traversons les bancs de Nantucket pour aller à New-York ; c'est un raccourcissement. Beaucoup de steamers y passent, ainsi que des vaisseaux à voiles.

Q. Si vous n'aviez aucune connaissance des marées, et n'aviez jamais passé là auparavant, vous pouviez atteindre le but de votre voyage en faisant le tour si vous le vouliez?—R. Oui.

Q. Les marins de goélettes connaissent-ils l'usage du plomb de sonde à eau profonde?—R. Oui, je le crois. Je m'en sers très souvent; je connais les marques sur la sonde. En montant nous nous servons principalement du chenal du nord, vu que nous y avons le sifflet plus droit en remontant le rivage, les cabotiers passent généralement tout le temps.

Q. Les vaisseaux de long cours, en entrant dans le port et en sortant, se servent de l'autre chenal?—R. Oui, règle générale, les gros vaisseaux suivent le chenal du sud.

Q. Le beau temps est l'exception dans la baie de Fundy?—R. Nous avons plus de beau temps que de mauvais, mais le temps sale est ce qui vous cause le plus de misères.

Q. N'est-ce pas une exception que de venir de Boston jusque dans la baie de Fundy sans rencontrer de brouillards?—R. Oh! il y a des saisons où nous en rencontrons peu, et d'autres où nous en rencontrons beaucoup. Le brouillard est un élément qui tient une grande place dans la navigation de la baie de Fundy. J'ai toujours été propriétaire des vaisseaux que je commandais.

Q. Est-ce que ce fait ne vous a pas porté à une étude soigneuse des dangers de la côte?—R. Je ne sais pas que cela m'ait porté à faire plus que si j'avais été simple capitaine, pour la simple raison que l'année dernière, étant dégréé, je conduisis un des remorqueurs de M. Tapley, et j'en pris meilleur soin que s'il m'avait appartenu; pour moi cela ne fait pas de différence.

Q. De quel tonnage étaient les remorqueurs que vous avez possédés?—R. Tous au-dessous de 125 tonneaux. Celui que j'ai maintenant a plus de 125 tonneaux. Je l'ai acheté il y a trois ou quatre semaines. Je m'en sers présentement. Il jauge 145 tonneaux.

Q. Consentiriez-vous à payer pour votre vaisseau la moitié du pilotage?—R. Je ne voudrais pas que les petits vaisseaux payassent. De fait, je ne voudrais pas qu'aucun le payât, mais n'importe quoi est mieux que l'état de choses actuel.

Q. Si vous aviez à payer la moitié du pilotage, continueriez-vous l'agitation?—R. Oui, pour ma part. Quelques vaisseaux peuvent avoir besoin de pilotes, mais il y a si longtemps que je navigue que je considère que je paierais pour rien. Mais si j'étais obligé de payer, j'aimerais mieux n'avoir à payer que la moitié.

Q. Supposant que vous n'auriez pas d'intérêts en jeu, et que vous auriez à faire prendre des permis, quelle serait votre opinion?—R. Je ne me suis jamais arrêté à songer à cela. Je n'obligerais pas du tout les petits vaisseaux. Je voudrais payer le moins possible sur les petits vaisseaux; je ne voudrais pas payer plus que nous payons maintenrnt.

Au capitaine Douglass :

Q. Si les capitaines prenaient des permis, quel devrait être, croyez-vous, le chiffre des honoraires?—R. Disons $20 ou $25 par année.

Q. Pour des vaisseaux de quel tonnage?—R. Jusqu'à 300 ou 400 tonneaux.

A M. Skinner :

Je ne veux pas dire que les petits vaisseaux en dessous de 125 tonneaux devraient payer autant que cela. Je sais que le pilotage m'a forcé à construire continuellement de petits vaisseaux pour éviter les droits. Les propriétaires de vaisseaux ne font pas beaucoup d'argent maintenant.

Q. Ne sont-ils pas aussi à l'aise que toute autre classe de la société?—R. Ils ne sont pas riches; les propriétaires de petits vaisseaux du moins.

Q. Je parle des propriétaires de vaisseaux comme classe?—R. Les propriétaires de vaisseaux ne sont pas à l'aise. Les droits de pilotage pour un premier voyage sont peu de chose, mais ce n'est pas la même chose pour ces petits vaisseaux qui font huit ou neuf voyages par année.

Q. Supposant qu'il arrive quelque accident à une barge en remorquage, elle aurait alors à se reposer sur le remorqueur ?—R. Oui.

Q. Supposant que le capitaine de la barge ne saurait pas comment la piloter, il y aurait alors grand danger ?—R. Je le croirais. Dans ce cas je dis que les capitaine de barges devraient prendre un permis.

Q. Un capitaine de barge qui serait capable de subir un examen le qualifiant pour conduire un vaisseau jusqu'à Buenos-Ayres pourrait n'avoir aucune des connaissances nécessaires en fait de pilotage entre ici et Springhill ?—R. Oui, il pourrait ne connaître que le bas de la baie.

Q. Conséquemment, son certificat comme capitaine compétent ne vaudrait rien pour le pilotage ?—R. Non. Mais si la barge était exempte, je dirais qu'il devrait être examiné pour cet objet.

A M. Palmer :

Q. Dans votre opinion, serait-il nécessaire à un homme d'avoir une connaissance locale pour prendre charge d'une de ces barges qui s'en irait en dérive du remorqueur ?—R. Naturellement, on doit supposer qu'il le devrait.

William Hamlyn est examiné :

Au capitaine Douglass :

Q. Etes-vous capitaine ?—R. Oui, et j'ai un certificat de service; il y a 35 ans environ que je fais du cabotage.

A M. Palmer :

Q. Dans des vaisseaux de quelle grandeur ?—R. Le dernier dans lequel j'ai navigué jusqu'à New-York, Boston et autres ports des Etats-Unis, jaugeait 163 tonneaux.

Q. Par l'expérience que vous avez de la baie, comment y trouvez-vous les marées ?—R. Dans le chenal du nord, elles sont assez régulières.

Q. Et en venant de l'ouest dans la baie, dans quelle partie de la baie trouvez-vous le plus de difficultés, en amont ou en aval de la tête du Grand-Manan ?—R. Nous ne trouvons généralement pas de difficulté dans la baie après que nous savons que nous y sommes. Nous y entrons entre l'île aux Phoques Machias et la terre ferme, et nous sommes sûrs d'entendre l'un ou l'autre des sifflets, et après cela nous ne considérons pas qu'il y ait de danger à naviguer dans la baie pour quelqu'un qui la connaît, car l'on navigue d'un sifflet à un autre. Nous n'avons aucun brouillard lorsque le vent souffle ouest-sud-ouest; c'est lorsque le vent est entre le sud-est et le sud-ouest que nous avons le plus de brume.

Q. La principale difficulté que vous éprouvez est celle d'entendre le sifflet de l'île aux Phoques ou celui de la côte ?—R. Nous courons généralement du Cap Cod au Mont Désert, et nous savons généralement quel sifflet nous entendons, parce que les sifflets ont un son différent. Il se publie tous les ans un livre qui donne les directions concernant les sifflets de brume et les phares, de sorte que lorsque nous entendons un sifflet nous savons où nous sommes, et nous courons de sifflet à sifflet.

Q. Une fois arrivé à l'extrémité nord du Grand-Manan, considérez-vous que vous avez ou n'avez pas fait la partie la plus dangereuse de la navigation ?—R. Oh, très certainement; si le vent est sud ou sud-ouest, nous sommes certains d'un temps clair; si le temps est brumeux, nous avons généralement du gros vent à la tête nord sept fois sur dix.

Q. Quelle est votre opinion, au sujet de l'exemption de pilotage pour les maîtres ou capitaines qui subiraient un examen et obtiendraient un certificat ?—R. Je n'ai jamais songé à la question, mais je pense que cela ne serait pas une mauvaise idée.

Q. N'êtes-vous pas d'opinion ou n'est-il pas à votre connaissance que pendant les huit ou dix dernières années l'on a construit les caboticrs avec l'objet en vue de les classer en dessous de 125 tonneaux?—R. Oui, tel a été le but depuis un certain nombre d'années. J'ai fait construire moi-même quatre vaisseaux, que j'aurais fait faire plus grands, si ce n'eut été des lois du pilotage.

Q. Dans votre opinion, ces vaisseaux sont-ils à tous égards aussi bons que s'ils avaient été construits d'un plus fort tonnage, mais pour porter le même chargement?—R. Je ne les considérerais pas aussi sûrs à la mer que s'ils avaient été construits sur un modèle différent.

Q. Au sujet des difficultés de la navigation dans la baie de Fundy, comparée avec les bancs de Nantucket, quelle est, dans votre opinion, la partie la plus difficile en temps de brume?—R. Nous avons plus de difficulté à trouver l'entrée du chenal aux bancs de Nantucket qu'à l'entrée de la baie de Fundy, parce que l'entrée y est beaucoup plus étroite.

Q. Les marées sur les bancs de Nantucket sont-elles régulières?—R. Après trois heures de montée le reflux commence et travaille avec le vent jusqu'à ce qu'il prenne deux heures d'avance, et ensuite va plus régulièrement. La marée n'est jamais en repos; elle travaille en tournant tantôt d'un côté tantôt de l'autre.

Q. Les marées sont-elles aussi régulières que dans le chenal du nord de la baie de Fundy?—R. Les grosses marées, les marées de pleine lune, ainsi que nous les appelons, sont plus fortes que les basses marées, et demandent un peu plus de jugement dans les temps de brume. Certainement que les bancs sont bien converts de bouées et autres indications; mais il faut beaucoup de jugement pour traverser les bancs en temps de brume; de même que dans la baie de Fundy ou ailleurs le long de la côte. Il n'y a pas de navigation exempte de précautions.

A M. Skinner:

Q. Au sujet de ces quatre vaisseaux que vous avez construits, vous en aurait-il coûté plus cher pour les faire naviguer s'ils avaient été de 150 tonneaux?—R. Probablement que cela m'aurait coûté plus cher, il m'aurait fallu un homme de plus.

Q. Vingt tonneaux de plus sur une goélette demanderaient un homme de plus?—R. Ces vaisseaux de 124 tonneaux sont de grands vaisseaux pour l'équipage qu'ils portent. J'ai une goélette de 163 tonneaux sur laquelle j'ai un homme d'équipage de plus que sur mes goélettes de 124 tonneaux, et elle ne portent pas plus de chargement.

Au capitaine Douglass:

Q. Mais vous dites que vous avez construit ces goélettes à 124 tonneaux afin d'éviter le paiement du pilotage?—R. Oui. Il y a cinquante ans les vaisseaux avaient des équipages plus nombreux qu'à présent en proportion de leur tonnage, parce qu'ils le pouvaient alors. Lorsque j'avais cette goélette de 160 tonneaux la loi actuelle du pilotage n'était pas en force. Les vaisseaux étaient sujets au pilotage, et pouvaient prendre un pilote et le payer, ou s'il le hélait, vous payiez la moitié du pilotage et vous passiez sans le prendre; mais lorsque l'on commença à forcer à payer le pilotage, alors on commença à rechercher si l'on ne pouvait pas augmenter la capacité de chargement des vaisseaux sans augmenter leur tonnage, et l'on a réussi dans une très grande mesure.

A M. Skinner:

Q. Ce fut alors un avantage?—R. Oui, pour le propriétaire du vaisseau; mais si ce n'eut été des lois du pilotage, ces vaisseaux de 124 tonneaux auraient probablement été construits de 150 à 200 tonneaux; mais afin de sauver le pilotage on les a construits ainsi. Plus votre vaisseau est petit, moins vous avez besoin d'équipage. Un gros vaisseau demande plus d'ancres et de chaînes.

Au capitaine Douglass:

Le plus gros vaisseau demande une voilure plus forte, des ancres et des chaînes plus grosses, et tout cela signifie plus de main-d'œuvre. Beaucoup de personnes qui n'ont pas d'expérience dans la navigation croient que l'on peut augmenter la grandeur des vaisseaux sans qu'il en coûte plus cher pour les faire naviguer, mais elles n'ont qu'à essayer. Lorsqu'il en coûte plus pour construire, il en coûte plus pour faire naviguer.

A M. Skinner:

Q. Les bancs de Nantucket paraissent être un endroit effrayant?—R. Non, ils n'ont rien d'effrayant. Nous n'en avons pas peur parce que nous en avons une grande expérience. J'y ai perdu une ancre. Ils sont bien couverts de bouées et protégés. Le chenal est bien balisé.

Q. Combien sauvez-vous de temps pour aller à New-York en passant par les bancs?—R. Je n'ai jamais pris cela en considération. Tous les cabotiers passent par les bancs de Nantucket, lorsqu'ils peuvent les prendre.

Q. Vous voulez dire lorsqu'ils peuvent se tenir au large?—R. Non, lorsqu'ils peuvent les passer. Les marées dépendent du vent. Par le vent d'ouest elles vont à droite.

Q. Avez-vous jamais vu le vent venir de ce côté-là?—R. Le vent ou la marée?

Q. La marée?—R. J'ai vu la marée changer de l'étale au montant, et ensuite revenir à l'étale.

Q. L'avez-vous vu changer sa course sous l'influence du vent?—R. Je n'ai jamais habité dans les voiles pour voir cela.

Au capitaine Douglass:

Q. Ni dans le vent?—R. Non.

A M. Skinner:

Q. Si le cours de la marée est modifié par le vent pendant le jour, cela serait différent?—R. Je n'ai jamais parlé de la déviation par ce vent. J'ai dit que la marée marchait avec le vent; la marée tourne dans la même direction que le vent.

Q. Cela montre qu'il y a une attraction entre le vent et la marée?—R. Cela ne le prouve pas.

Au capitaine Douglass:

Q. Comment les marées sont-elles affectées la nuit?—R. Probablement que la lune remplace le vent.

A M. Skinner:

Q. C'est là votre expérience?—R. Vous le dites.

Q. Si la marée est une affaire de beau temps, comme vous l'avez intimé?—R. Je n'ai pas dit que c'était une affaire de beau temps. Nous savons comment la marée va, flux et reflux.

Q. Un étranger qui approcherait du port n'aurait pas ces connaissances?—R. Ce n'est pas un port.

Q. Approcherait de la baie?—R. On ne doit pas s'attendre qu'un étranger ait les mêmes connaissances qu'un homme ayant l'habitude des lieux.

Q. Je pourrais donner cette réponse moi-même.—R. Alors pourquoi ne le disiez-vous pas, pourquoi ne répondiez-vous pas aux questions vous-même?

Q. Est-ce que les marées dont vous avez parlé et que vous avez décrites comme ayant une certaine affinité avec le vent n'auraient pas pour effet de jeter dans la confusion sur la conduite à suivre un étranger n'ayant aucune connaissance de ces circonstances locales?—R. Un étranger pourrait avoir un livre de directions qui le

renseignerait sur le cours des marées, mais un complet étranger n'essaierait pas de passer par les bancs sans avoir quelque direction.

Q. N'avez-vous pas parlé des marées à l'entrée de la baie de Fundy?—R. Non, j'ai parlé des marées sur les bancs de Nantucket. Si vous voulez parler maintenant de la baie de Fundy, c'est une autre affaire. Je n'ai pas dit que les marées tournaient en entrant dans la baie. Je parlais des bancs de Nantucket.

Q. Comment vont les marées dans la baie de Fundy?—R. Le flux remonte la baie et le reflux la descend.

Q. Tout le monde alors est à même de connaître le cours des marées dans le havre?—R. Oui.

Q. Y a-t-il d'autre irrégularité que le courant cause par le flux et le reflux à l'entrée de la baie?—R. Non, rien de plus que lors des grandes marées le courant est plus fort que lors des marées basses.

Q. Prenant un mois dans l'autre, les marées sont à peu près semblables?—R. Je ne crois pas que le nom du mois ait quelque chose à faire là-dedans. Lorsque nous avons de fortes marées au printemps l'eau est haute. Si vous avez en même temps un fort vent de sud-est et une marée de pleine lune l'eau montera plus haut.

Q. Est-ce que cela produit une irrégularité dans la direction du courant?—R. Non, pas dans le chenal du nord, autant que je sache.

Q. Avez-vous jamais navigué dans le chenal du sud?—R. Oui, mais je ne puis dire combien de fois.

Q. Naviguez-vous encore?—R. Non, il y a deux ans que je ne navigue plus.

Q. Règle générale votre expérience se rapporte plus au chenal du nord?—R. Surtout au chenal du nord, les vaisseaux de cabotage venant de l'ouest s'en servent plus que du chenal du sud.

Q. Ne se servent-ils pas que de celui-là?—R. Cela voudrait dire qu'ils ne passent pas du tout dans le chenal du sud.

Q. Non, cela voudrait dire qu'ils partent avec l'intention de remonter le chenal du nord et ne vont pas dans le chenal du sud à moins que quelque circonstance ne les oblige à changer d'idée?—R. Cela pourrait être, mais il y a beaucoup de vaisseaux venant de l'ouest qui prennent des chargements à Halifax et autres ports et qui passent par le chenal du sud pour venir à Saint-Jean.

James Beck est examiné:

Au capitaine Douglass:

Q. Vous avez un certificat?—R. Oui, un certificat de compétence délivré par le gouvernement impérial.

A M. Skinner:

Q. Depuis combien de temps naviguez-vous comme maître marinier?—R. Trente-neuf ans, pas comme maître marinier, mais il y a trente-neuf ans que je navigue.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous maître marinier?—R. Environ 17 ans.

Q. Où avez-vous navigué le plus?—R. J'ai navigué partout le monde, principalement dans les Indes et dans la Chine. Il n'y a que le cabotage que je n'ai pas fait ici.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous retiré?—R. Depuis environ 12 ans.

Q. Aviez-vous habitude de fréquenter le port de Saint-Jean?—R. Non, jusqu'à ces dernière années. J'ai fait huit à dix voyages au port de Saint-Jean. Je n'ai jamais navigué dans la baie de Fundy, à l'exception d'il y a 28 ans. J'ai fait plusieurs voyages à l'étranger.

Q. Je veux connaître votre opinion relativement au pilotage obligatoire dans le port de Saint-Jean et la baie de Fundy ?—R. Je suis d'opinion que la baie de Fundy est suffisamment dangereuse pour qu'un étranger ait besoin des services d'un pilote, et, cependant, aujourd'hui, alors que le pilotage est obligatoire, les propriétaires de navires essaient de s'y soustraire ; que serait-ce donc s'il était facultatif ?

Au capitaine Douglass :

Q. Nous voulons avoir votre opinion personnelle sur la question du pilotage obligatoire ?—R. Je ne fais simplement que répéter ce que j'ai dit de la possibilité de cette tentative. A part cela, cependant, basant mon opinion sur ce que les autres feraient, je dis que les intérêts du port demandent l'établissement d'un service de pilotes, à cause de ces dangers, parce que la réputation de la baie de Fundy, d'après ma connaissance personnelle, est mauvaise, bien plus mauvaise qu'elle ne mérite, et si nous n'avions pas de service de pilotage ici, il est improbable que nous pussions avoir le commerce étranger qui doit réellement faire la fortune de ce port, parce que les goélettes ont eu leur jour et n'ont rien fait, et nous devons compter sur le commerce et les navires étrangers, et la plupart des compagnies pour lesquelles j'ai navigué dans les vieux pays n'assurent pas leurs vaisseaux, et je suis bien sûr que ces hommes, comme question de prudence, ces propriétaires de vaisseaux, ne les enverraient pas ici pour être mis en charge de pêcheurs, et je ne vois pas, si le pilotage n'est pas obligatoire, comment le personnel peut-être maintenu, parce qu'il n'est pas obligatoire, qui restera dans le service ? Rien que les vieillards qui ne pourraient pas trouver d'emploi ailleurs, et des pêcheurs leur succéderaient parce qu'il n'y aurait plus d'encouragement pour les pilotes à faire un apprentissage ; j'ai entendu et j'ai lu beaucoup à propos d'hommes qui avaient une grande foi en eux-mêmes et dans leur habileté, mais j'en doute fort. Il faut être pilote pour faire un pilote. Il faut qu'il ait servi son temps, ait prouvé sa compétence, et soit un matelot, c'est là le point, et vous ne pouvez pas devenir matelot dans le commerce de cabotage.

Q. Pourquoi ?—R. Quelle expérience pouvez-vous avoir, je veux dire comme matelot véritable. Je ne veux pas jeter de louche sur ces hommes, je ne connais rien d'une goélette moi-même, mais ils ne vont pas assez loin en mer pour en avoir l'expérience, et ils se fient toujours qu'ils pourront se sauver dans un port de refuge pour échapper aux dangers de la mer. Je ne crois pas que vous puissiez avoir de service de pilotage s'il n'est pas rendu obligatoire.

Q. Est-ce que les goélettes qui font le commerce entre ici et les Etats-Unis ne transportent pas des chargements de pont énormes ?—R. Terribles, je puis dire. Mais c'est pour faire plus de profits.

Q. Est-ce que cela ne les oblige pas à serrer la côte ?—R. Oui, par prudence, ils suivent la côte en allant et venant.

Q. Et vous dites qu'à naviguer ainsi, ces hommes ne peuvent pas devenir navigateurs ?—R. Non, ils ne le peuvent pas. Je ne veux pas dire, par cela, qu'ils ne sont pas matelots, mais qu'ils n'ont pas l'expérience des navires à voiles carrées. Ils ne pourraient aucunement conduire ces navires.

Q. Je veux avoir votre opinion d'une façon plus complète sur la baie de Fundy, comme endroit ayant besoin de pilotes ?—R. Bien, je suis monté deux fois sans pilote, mais ce n'était pas parce que je le voulais ainsi, c'est parce que je n'en pouvais avoir. Je me suis toujours cru plus en sûreté lorsque j'avais un pilote. Je suis monté dans les deux chenaux. Dans le chenal, j'avais mon plomb de sonde et ma carte, mais la sonde et la carte ne servent à autre chose qu'à vous faire savoir si l'eau est profonde ou non, et à vous indiquer la route à suivre. Quant aux sondages, 13 et 20 brasses d'eau feraient une différence valant la peine, mais vous ne pouvez vous fier sur les sondages de la carte à moins que vous ne vous trouviez à l'endroit même où le sondage a été fait, par exemple le sondage est fait quelques fois à marée basse et quelques fois à marée haute, et il doit y avoir conséquemment une différence dans la profondeur de l'eau, de sorte que vous n'avez qu'une indication ; mais si vous avez treize brasses ici et que vous en avez vingt là, vous savez où vous êtes ; le sondage suivant est plus profond en proportion, et si vous avez 22 au lieu de 20 vous avez une bonne indication. C'est le seul guide que vous pouvez avoir en temps de brume ou

en tout autre temps, mais pour que ce soit un guide certain, il faut que vous connaissiez votre position, et vous ne pouvez connaître votre position que par quelque point de repère stationnaire.

Q. D'après l'expérience que vous avez comme capitaine de la baie de Fundy, croyez-vous ou ne croyez-vous pas qu'il soit dans l'intérêt des propriétaires de navires de prendre des pilotes pour la sûreté même de leurs navires ?—R. Oui, j'en prendrais un quand bien même je n'en aurais pas besoin. Bien que connaissant parfaitement ma carte et l'emploi de la sonde, cependant, par mesure de prudence, il vaudrait mieux pour moi prendre un pilote, parce que si le temps devenait brumeux j'aurais au moins la compagnie du pilote si je n'avais pas besoin de ses connaissances, et dans le cas où j'aurais besoin de comparer, j'aurais un homme qui connaîtrait quelque chose, car peut-être mes propres matelots ne connaîtraient rien de l'endroit. Je crois que le système facultatif amènerait le démembrement de tout le système.

A M. Palmer:

J'ai été à Cardiff et j'étais là en 1846.

Q. Etes-vous allé pendant les derniers vingt ans ?—R. Non.

Q. Etes-vous allé dans aucun chenal de Bristol pendant les derniers vingt ans ? Oui, à Swansea, en 1869.

Q. Vous avez dit en réponse à M. Skinner que vous avez remonté la baie deux fois sans pilote ?—R. Oui.

Q. Vous êtes-vous servi du plomb de sonde ?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous dire à cette commission si vous avez trouvé les sondages de l'amirauté en faute quelque part ?—R. Pour dire le vrai, je ne les ai jamais vérifiés bien strictement, pour la simple raison que pour juger de leur exactitude par un temps de brume il faut que vous ayez un point de repère fixe pour vous guider.

Q. Ainsi, vous n'êtes pas prêt à dire que les sondages indiqués sur la carte de l'amirauté sont incorrects ?—R. Pas du tout.

Q. Etes-vous propriétaire de navires ?—R· Non, je n'en ai jamais possédé de ma vie.

Q. Votre intérêt dans cette question ici ?—R. Est la sauvegarde de la propriété.

Q. Théoriquement ?—R. Oui, entièrement.

Q. J'ai compris que vous aviez dit à M. Skinner que les navires étrangers ne viendraient pas ici sans un pilote ?—R. C'est mon opinion.

Q. Vous avez aussi exprimé l'opinion que ce port devait compter sur les navires étrangers pour le développement de son commerce ?—R. Oui.

Q. Expliquez à cette commission, si vous êtes pour obliger tous les navires étrangers à prendre des pilotes et faire faire tout le commerce par les navires étrangers, pourquoi vous n'auriez pas un code de pilotes, si le pilotage était aboli sur nos propres vaisseaux ?—R. Supposez-vous qu'un jeune homme dans l'espérance d'un commerce étranger que vous n'avez pas maintenant servira cinq ou dix ans, et que cela sera un encouragement suffisant ? Je compte sur le commerce érranger pour développer le port. Vous avez essayé les goélettes, et elles n'ont pas réussi, et maintenant vous essayez les barges, mais je dis que les navires étrangers viendront ici.

Q. En augmentant en nombre ?—R. Certainement.

Q. Et ces navires étrangers prendront des pilotes ?—R. Je le crois.

Q. Expliquez alors comment il se ferait que les pilotes n'auront pas d'ouvrage ? —Q. Je crois que c'est le devoir de ce port d'étendre son commerce, et dans cet âge de concurrence, si vous avez de meilleures facilités ici que plus haut dans la baie, vous aurez le commerce.

Q. Ne vous semblerait-il pas juste d'en répartir le coût sur la propriété de la cité et non pas sur la navigation ?—R. Pas du tout ; mais j'imposerais une cotisation sur tout, qu'on le veuille ou non.

Q. Pourquoi ?—R. Parce que je n'ai jamais eu besoin d'un homme de police dans ma vie, et cependant j'ai eu à payer pour les soutenir. Je vous dirai ce que je voudrais avoir, M. Palmer : je voudrais voir le pilotage placé sous le contrôle direct du gouvernement, et ensuite vous auriez un bon service. Quant à ce projet d'exempter une certaine classe de vaisseaux et faire payer seulement demi-pilotage c'est

simplement effleurer la question. Faites la chose bien ou ne la faites pas du tout. Je crois que cette question est toute d'un côté, parce que si un signal de détresse est montré et que l'on n'y répond pas, une pénalité sera imposée, et si l'on y répond, alors les pilotes auront droit d'être payés, mais ne pourront exiger que leur tarif, et non pas ceux du sauvetage.

Q. Vous êtes d'opinion que toutes les classes de vaisseaux, à vapeur ou à voiles, devraient être forcés de prendre et payer ces pilotes?—R. Oui, tous les vaisseaux devraient contribuer au fonds, si vous venez à la conclusion que vous avez besoin de pilotes; mais si vous décidez que vous pouvez vous en passer, alors faites comme vous voudrez.

James Knox est examiné:

Au capitaine Douglass :

Q. Quelle est votre profession?—R. Fournisseur de navires. J'ai eu une fois plusieurs vaisseaux, mais je n'en ai plus. Je suis un des commissaires des pilotes.

A M. Skinner :

Q. Depuis combien de temps?—R. Depuis le mois de mai dernier.

Q. Qui vous a nommé?—R. Le conseil communal.

Q. Faites connaître votre opinion au sujet du pilotage obligatoire et du pilotage facultatif?—R. Je dirai certainement que nous ne pouvons faire sans le pilotage obligatoire. Comment les pilotes pourront-ils exister si vous abolissez l'obligation.

Q. La réponse est que s'il y avait besoin de pilotes, il y aurait des pilotes pour subvenir au besoin?—R. Cela se pourrait peut-être, mais ce n'est pas mon opinion.

Q. Parlant des pilotes comme corps, quelle est votre opinion sur leur valeur?—R. Ce sont de bons hommes. J'ai résidé à Saint-Jean du temps qu'il y avait des jeunes et des vieux pilotes, et je puis dire que c'était une bonne classe de pilotes.

Q. Vous seriez en faveur de continuer le tarif obligatoire tel qu'il est présentement?—R. Je le continuerais certainement si cela était en mon pouvoir.

Q. Quelle est votre opinion au sujet de l'exemption de certains vaisseaux de payer les droits de pilotage?—R. Je suis d'avis que si vous êtes pour faire payer les plus petits vaisseaux, imposez l'obligation à tous—que tous contribuent.

Au capitaine Douglass ;

Q. Vous n'étendriez pas l'exemption à tous les vaisseaux?—R. Non; j'étendrais le pilotage à tous les vaisseaux. Je crois que tous les vaisseaux devraient payer le pilotage. Je crois que le système d'aujourd'hui fonctionne bien.

Q. C'est-à-dire que les vaisseaux devraient payer le pilotage, qu'ils aient besoin de pilotes ou non, dans le but de soutenir un bon personnel?—R. Oui, mon opinion est que vous ne pouvez avoir un bon personnel à moins que le système obligatoire ne soit maintenu.

A M. Palmer :

Q. Feriez-vous l'engagement avec le pilote obligatoire, ou laisseriez-vous les choses en l'état actuel?—R. Voici comment je l'entends: faites le paiement obligatoire et cela équivaut au pilotage obligatoire, c'est pour moi une seule et même chose.

Q. Vous feriez simplement le paiement obligatoire?—R. Je continuerais le système actuel.

Q. Est-ce parce que vous croyez qu'il est nécessaire d'avoir un certain revenu pour maintenir le système actuel, ou parce que vous croyez que tous les vaisseaux ont besoin de pilotes?—R. Un grand nombre de vaisseaux ont besoin de pilotes, et

un grand nombre n'en prendraient pas s'ils n'y étaient pas obligés ; si vous pouvez avoir pour $2 un homme pour faire un ouvrage pour lequel un autre homme vous demande $5, vous prendrez certainement celui qui ne vous demande que $2. J'ai 40 ans d'expérience à ce sujet, et je ne me suis jamais éloigné de plus de 100 pieds de ce havre pendant ce temps, et mon expérience est que si vous n'imposez pas le système obligatoire vous n'avez pas besoin de pilotes.

Q. N'est-il pas à votre connaissance que la plupart des vaisseaux faisant le cabotage naviguent sans être assurés ?—R. Je ne sache pas que le grand nombre soient sans assurance. Peut-être quelques-uns n'assurent-ils pas leurs vaisseaux, tout comme je faisais moi-même lorsque j'avais un grand nombre de vaisseaux, je les laissais courir le risque de s'assurer les uns les autres ; autrement j'aurais pris une assurance.

Q. Dans votre opinion, les capitaines et les seconds engagés dans le commerce de cabotage sont-ils capables de conduire leurs vaisseaux sans l'aide de pilotes ?—R. Je le crois ; ils subissent un examen, et tous doivent être capables.

Q. Alors votre raison pour la continuation du système actuel, c'est que ce système est nécessaire pour le maintien d'un corps de pilotes ?—R. Le corps ne pourrait être maintenu autrement.

Q. Considérez-vous le maintien de ce corps nécessaire pour le port de Saint-Jean ? —R. Oui.

Q. Ne vous semblerait-il pas plus juste d'obliger les citoyens de Saint-Jean à se cotiser pour soutenir ces pilotes ?—R. Oui, ou le gouvernement pourrait tout aussi bien leur donner cela comme une subvention ; c'est la même chose.

A M. Gilbert :

Q. Obliger les vaisseaux à payer, ce n'est pas en cela que consiste la protection de vie et de la propriété ?—R. Si le paiement n'était pas obligatoire, où auriez vous des pilotes ?

Q. Est-ce que cela protège la vie et la propriété sur ce vaisseau ?—R. Si tous ne contribuaient pas une petite part, ceux qui seraient en danger n'auraient pas de secours lorsqu'ils en auraient besoin.

Q. Ne serait-il pas mieux de les laisser libres de courir les risques ?—R. Oui ; mais ce n'est pas la méthode moderne de faire les affaires, parce que tout le Dominion est fait de combinaisons. Mon opinion est que si un navigateur vient dans la baie de Fundy et qu'il ne sait plus où il se trouve, il lui faudra l'assistance d'un pilote. Nous risquerions beaucoup pour sauver un dollar dans ces temps-ci.

Q. Iriez-vous jusqu'à permettre à un navigateur de ne pas prendre un pilote et ensuite l'obliger de payer ?—R. J'irai jusqu'à dire que je puis bien conduire n'importe quel cheval à la rivière, mais il faudra vingt-cinq hommes comme nous pour le faire boire s'il n'en a pas envie. C'est la même chose avec quelques gens.

Au capitaine Douglass :

Q. Avez-vous jamais étudié la proposition d'accorder des exemptions aux capitaines ?—R. Je n'ai jamais étudié la question. Si ce projet était mis en pratique, il nous faudrait diminuer le nombre des pilotes.

James U. Thomas est examiné :

A M. Skinner :

Q. Examinez cette liste et indiquez les navires ayant fait naufrage depuis dix ans, et qui avaient un pilote à bord ?—R. Trois vaisseaux avaient des pilotes à leur bord depuis 1886 jusqu'en 1894, et pendant cette période il y a eu environ 300 naufrages ou accidents ; 314 vaisseaux ont subi des avaries ou naufrages pendant une

période de plus de dix ans, et trois de ces vaisseaux avaient des pilotes à bord. Il suffirait probablement d'environ 20 pilotes pour les besoins du commerce étranger. Je calcule sur les limites les plus éloignées.

Q. Si les goélettes jusqu'à 300 tonneaux étaient exemptes, de combien cela réduirait-il les droits du pilotage?—R. D'environ $33\frac{1}{3}$ pour 100, environ un tiers.

Q. Quel a été le produit du pilotage l'année dernière?—R. En chiffres ronds, environ $20,000; cela comprenait tout.

A M. Palmer :

Q. Dans cette liste que vous avez donnée des naufrages avec pilotes à bord, avez vous inclu la barque *Curler*?—R. Je le crois, et la *Stillwater*.

Q. Avez-vous inclu la goélette *Florida*?—R. Non. Je dois dire que dans la liste des naufrages que vous m'avez montrée ceux des barques *Curler* et *Stillwater* n'apparaissent pas. Cette liste a été publiée aussi tard que possible par le département. J'ai inclu ces barques dans une liste, laquelle comprend tous les naufrages survenus depuis dix ans. Je veux dire que j'ai inclu la *Stillwater* et la *Florida* dans ma liste, qui s'étend à plus de dix ans.

Q. La liste que M. Skinner vous a montrée n'a pas été faite par vous?—R. Non, ni d'après aucun registre tenu par moi. Je ne suis pas prêt à dire pour les 311 autres cas que si les pilotes étaient à bord c'était leur devoir de faire rapport de l'accident au bureau.

Q. Quelle proportion de ces 300 vaisseaux était en destination du port de Saint-Jean?—R. Je n'ai pas examiné la liste.

Q. Y a-t-il quelque chose dans ces rapports qui montre les vaisseaux exemptés?—R. Oui, le tonnage est indiqué.

Q. Les ports de départ et de destination sont-ils donnés?—R. Je le crois.

Q. Quelle proportion du commerce de cabotage est faite par les vaisseaux canadiens?—R. Environ un tiers par les canadiens et deux tiers par les étrangers. Les recettes des pilotes ont été de $21,415 pour l'année dernière.

DONALD CARMICHAEL est examiné :

Au capitaine Douglass :

Q. Quelle est votre profession?—R. Courtier et propriétaire de navires.

A M. Skinner :

Q. Vous avez résidé à Saint-Jean pendant longtemps?—R. Je suis venu ici en 1856 et j'y ai résidé depuis, plus ou moins. Quand je suis venu ici la première fois j'étais attaché à un bureau de commerce maritime. J'ai été 23 ans teneur de livres pour Luke Stewart, et depuis onze ans je lui ai succédé comme frêteur et propriétaire de navires.

Q. Quelle est votre opinion sur la question du pilotage obligatoire ou facultatif?—R. Je porte beaucoup d'intérêt à la question, et je suis fortement en faveur du pilotage obligatoire comme nous l'avons à présent. Je ne parle pas pour les plus petits vaisseaux, mais pour les vaisseaux strictement de cabotage. Je n'exprime aucune opinion concernant les petits vaisseaux. J'ai conversé souvent avec des capitaines venant ici, et l'opinion générale paraît être parmi eux que le plus petit impôt dans le port de Saint-Jean était celui du pilotage.

Au capitaine Douglass :

Q. Les taux étaient-ils les mêmes alors qu'aujourd'hui?—R. Non, je crois qu'ils sont un peu plus élevés aujourd'hui.

A M. Palmer :

Q. Dans ce temps-là, quels étaient les gages des arrimeurs ?—R. $1.75, je crois, et les frais d'allège étaient de $1.50—$3.25 en moyenne.

Q. Quels sont les gages des arrimeurs à l'heure qu'il est ?—R. Quatre-vingt-dix sous à un dollar, et il n'y a plus de frais d'allège.

Q. Alors les frais des chargement, sous ces rapports, ont été réduits d'à peu près deux tiers ?—R. Oui.

Q. Et les droits de pilotage ont été augmentés d'environ un tiers ?—R. J'ignore de combien ils ont été augmentés, mais je sais qu'ils l'ont été.

Q. N'est-il pas vrai que les recettes des propriétaires de navires ont diminué dans une forte mesure depuis dix ans ?—R. Oui.

Q. Et à la seule exception des frais de chargement, les dépenses à faire dans ce port-ci n'ont pas diminué ?—R. Non.

Q. Et les droits de pilotage ont augmenté ?—R. Oui. Je dirai ici qu'un grand nombre de capitaines, s'ils étaient libres de le faire, prendraient des pilotes pour remonter la baie.

Q. Parlez-vous des capitaines de cabotage ?—R. Non.

A M. Gilbert :

Q. Quel bien résulte-t-il du pilotage obligatoire ?—R. C'est une question à étudier au point de vue des risques que courent les navires. Je ne pourrais pas, sous un autre régime, assurer mes vaisseaux pour leur pleine valeur.

Q. Qu'entendez-vous par pilotage obligatoire ?—R. D'après le système actuel, je crois que tous les capitaines devraient être forcés de prendre des pilotes.

Q. Alors vous ne croyez pas qu'il soit à propos de leur permettre de refuser les services des pilotes et de les obliger tout de même à payer les droits de pilotage ?—R. C'est là une question que je n'ai jamais étudiée.

George Robinson est interrogé:

A M. Skinner :

Je suis le maire de Saint-Jean.

Q. Avez-vous quelque expérience dans la marine marchande ?—R. Très peu. J'ai été dans les affaires, à Saint-Jean, pendant environ 30 ans.

Q. Je voudrais avoir votre opinion sur cette question du pilotage obligatoire ou facultatif ?—R. Une opinion libre. Vous n'entendez pas me restreindre à des réponses directes ?

Q. Ce n'est pas là mon intention ?—R. Je suis loin d'avoir étudié le sujet à fond. Je me suis intéressé à la question du pilotage dès le moment où le conseil du commerce a commencé à s'occuper de la chose. J'ai lu la brochure qui a été présentée par le conseil du commerce et j'ai écouté avec plus ou moins d'attention la lecture des rapports des membres de ce corps et d'autres personnes. Mais depuis quelque temps, étant très occupé, j'ai dû négliger l'étude de la question. Je me suis formé une opinion, basée non pas sur mon expérience personnelle, mais sur les renseignements que j'ai obtenus pendant les années que j'ai été dans les affaires en la ville de Saint-Jean. Je suis d'opinion que nous devrions avoir dans la baie de Fundy et le port de Saint-Jean le meilleur service de pilotage possible. Je veux dire que les navires remontant la baie de Fundy en route pour Saint-Jean devraient pouvoir trouver en tout temps des pilotes capables et expérimentés. J'ajouterai que de nos jours la tendance à se libérer de toutes charges quelconques s'accentue trop fortement, à mon avis, dans les diverses classes de la société. Je ne dis pas que je suis en faveur du présent système, mais je crois qu'il faut ici un système de pilotage répondant sous tous rapports aux

besoins de notre port; je considère qu'il est de la plus haute importance de ne rien faire qui puisse induire les armateurs à se dispenser des services de ceux qui sont en état de conduire à bon port les navires avec leurs équipages et leurs cargaisons. Je n'hésite pas à dire qu'en principe le pilotage devrait être obligatoire.

A M. Palmer:

Q. Avez-vous jamais étudié la question de savoir s'il serait à propos d'accorder une exemption aux capitaines qui subiraient un examen et payeraient un droit annuel pour une commission de pilotes?—R. J'y ai pensé. Mais je ne veux pas être mal compris. On m'a demandé mon opinion sur la question du pilotage obligatoire et je l'ai donnée. On ne m'a pas demandé s'il existait des anomalies dans le système actuel, ou si les droits étaient trop élevés, ou s'ils nuisaient à notre commerce maritime. D'après ce que j'ai lu dans les journaux et ailleurs, je dois dire qu'il me semble qu'une certaine classe de nos cabotiers ne devrait pas être confondue avec les autres navires, mais devrait être mise sur un pied tout à fait spécial.

Q. Considérez-vous que les capitaines de ces cabotiers n'auraient pas besoin de subir d'examen pour établir leur compétence?—R. Pas du tout. Je crois que ce serait très necéssaire.

Q. N'obligeriez-vous pas aussi les capitaines de steamers de cabotage à prendre des pilotes?—R. Je les obligerais à prendre des pilotes si le système de pilotage des steamers n'était pas privilégié.

Au capitaine Douglass:

Q. Dans le cas des steamers de la Ligne Internationale qui ont leurs propres pilotes, que feriez-vous?—R. Oui. Il s'agirait alors de savoir si, après avoir exempté des droits divers navires, le fonds de pilotage serait suffisant pour maintenir un personnel de pilotes compétents dans la baie de Fundy.

A M. Palmer:

Q. Si ce fonds n'était pas suffisant, ne serait-il pas plus équitable de faire payer la différence par tous les citoyens de Saint-Jean que par une classe de personnes qui n'aurait pas besoin de pilotes?—R. Je rendrais le pilotage dans le port de Saint-Jean absolument libre, si j'en avais le pouvoir. Je crois que le gouvernement fédéral devrait prendre le contrôle du service de pilotage dans tout le Canada.

Q. Voulez-vous dire que les pilotes devraient être des fonctionnaires salariés du gouvernement fédéral?—R. Oui, et le gouvernement devrait pourvoir à leur subsistance lorsqu'ils seraient trop vieux pour travailler.

Q. Alors vous rendriez la nomination des pilotes facultative?—R. Je rendrais le pilotage obligatoire pour tous les navires; puis j'établirais un système qui permit aux capitaines compétents de se passer de pilotes. On fait des choses moins raisonnables que cela dans ce pays.

HOWARD D. TROOP est interrogé:

A M. Skinner:

Q. Je voudrais que vous nous donniez, comme président de la commission de pilotage, votre opinion sur le système actuel de pilotage, et que vous nous indiquiez les changements qui, d'après vous, devraient être faits à ce système?—R. Je n'ai rien à dire que vous ne sachiez déjà. Je crois que vous avez été assez bien renseigné par le secrétaire en ce qui concerne la commission. Je ne crois pas qu'il y ait de changements à faire. Les commissaires ont sérieusement étudié la chose depuis les vingt

dernières années, et ils ont constaté que le système actuel est approuvé par le public en général.

Q. Le caractère le plus saillant de ce système est la concurrence qu'il provoque parmi les pilotes ?—R. Oui.

Q. Qu'avez-vous à dire sur la question des exemptions de droits de pilotage ?—R. En ce qui concerne les steamers de cabotage ?

Q. Il est dit ici qu'il serait à propos d'exempter des droits de pilotage les goélettes de cabotage jusqu'à 250 ou 300 tonneaux. Je voudrais connaître votre opinion là-dessus ; je voudrais savoir quel effet cela aurait sur le système de pilotage en vigueur dans ce port-ci ?—R. Je n'en sais rien. Les commissaires, après avoir étudié à fond la question, en sont venus à la conclusion que tous les navires de plus de 125 tonneaux devraient être soumis aux droits de pilotage. Je ne sais pas quels résultats s'ensuivraient si cela était changé.

Q. Après que cette ligne de démarcation eût été établie, n'est-il rien survenu de nature à vous faire croire que l'exemption des droits de pilotage n'avait pas été portée assez loin ?—R. Non. Je ne vois pas pourquoi les navires de plus de 125 tonneaux seraient exempts des droits de pilotage.

Q. On prétend que les armateurs, pour pouvoir profiter de l'exemption des droits de pilotage, ont fait construire des navires d'une classe inférieure, impropres à la navigation en eaux profondes ?—R. Oui, je sais que l'on invoque cet argument, mais je n'en crois rien.

Q. On affirme que la navigabilité des navires en question laisse à désirer ?—R. Je ne le crois pas.

Q. On prétend que les capitaines de cabotage ont autant de connaissances que les pilotes, et qu'il est injuste par conséquent de les forcer de prendre des pilotes ?—R. On pourrait dire la même chose des capitaines de barques et de navires à trois mâts carrés. Les capitaines des grands voiliers qui partent d'ici sont assurément aussi capables de naviguer dans le port que les capitaines de goélettes.

Q. S'il fallait exempter des droits les navires de cabotage parce que les capitaines de goélettes ont autant d'expérience que les pilotes, le même raisonnement s'appliquerait tout aussi bien aux navires d'un plus fort tonnage ?—R. Il s'appliquerait à un grand nombre de navires d'un plus fort tonnage ; à une foule de vaisseaux de long cours.

Q. Si l'exemption des droits de pilotage était étendue à tous les navires dont les capitaines seraient compétents, le champ d'action des pilotes se trouvait fort limité ?—R. Je ne puis répondre à cette question. Il n'y a pas de doute qu'il en serait ainsi.

Q. Si les navires d'un fort tonnage étaient seuls tenus de payer les droits de pilotage, est-ce que cela ne tendrait pas à porter le taux de la taxe bien au delà de ce qu'on pourrait raisonnablement s'attendre à prélever sur les navires venant dans ce port-ci ?—R. Je crois que oui. La plupart des capitaines de ces navires essayeraient par les beaux temps d'échapper aux pilotes, et de se soustraire ainsi au paiement des droits.

Q. D'après vous, combien faudrait-il de pilotes dans ce port-ci si toutes les goélettes jusqu'à 300 tonneaux, tant américaines qu'anglaises, étaient exemptées des droits de pilotage?—R. Je crois que dix pilotes suffiraient amplement.

Q. Etant donnée la besogne que les pilotes ont à faire, considérez-vous que la rémunération qu'ils reçoivent est peu considérable ?—R. Oui. Lorsqu'un homme est forcé d'acheter et de tenir en mer un bateau-pilote et qu'il réalise seulement $400 ou $500 par année, il faut avouer que c'est là une maigre rémunération.

A M. Palmer :

Q. Vous avez dit à M. Skinner qu'il ne serait pas à propos d'acorder des exemptions aux capitaines. Vous avez voulu dire par là qu'il était nécessaire que les capitaines subissent un examen et obtinssent un certificat de compétence avant de naviguer dans la baie ?—R. Vous parlez d'un certificat de pilote ?

Q. Oui, d'un certificat d'exemption, pour lequel le capitaine paierait un droit?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'un capitaine muni d'un certificat de ce genre ne pourrait pas conduire un navire avec autant de sûreté qu'un pilote ?—R. Je ne le crois pas.

Q. Voulez-vous me dire si, à votre avis, les steamers de cabotage devraient être exempts de pilotage ?—R. J'ai toujours été d'opinion qu'ils devraient en être exempts, pour la bonne raison qu'ils ont des pilotes compétents à bord. Dans le premier cas, il s'agit d'un capitaine seul, tandis que dans le second il s'agit d'une capitaine et de deux pilotes compétents.

Q. Dans le second cas, il s'agit aussi de centaines de passagers ?—R. Cela ne fait aucune différence pour moi.

Q. Vous avez parlé de capitaines de navires qui naviguent en eaux profondes et qui sont capables, avez-vous dit, d'entrer et sortir de la baie sans pilotes ? Connaissez-vous de ces cas ?—R. Oui, une foule.

Q. Tous les navires commandés par ces capitaines ont été forcés de prendre des pilotes ?—R. Oui.

Q. Vous êtes d'avis que tous les navires devraient prendre des pilotes ?—R. Oui.

Q. Changeriez-vous la loi de manière à rendre l'emploi d'un pilote obligatoire ?—R. La loi telle qu'elle est aujourd'hui prescrit implicitement la chose, mais on l'interprète différemment. Si je ne me trompe, dans aucune partie du monde vous n'être tenu de prendre un pilote à bord, mais vous êtes tenu de payer les droits de pilotage.

Le capitaine Douglass.—Oui ; en Angleterre vous êtes tenu de prendre un pilote à bord.

Q. Rendriez-vons obligatoire l'emploi d'un pilote, ou bien le paiement des droits de pilotage ?—R. Je laisserais la loi telle qu'elle est actuellement.

Q. Quelle protection y a-t-il à forcer un homme de payer une taxe ?—R. Cela sert à maintenir un personnel de pilotes compétents.

Q. Vous forceriez tous les navires de payer les droits de pilotage dans le but de maintenir un personnel de pilotes compétents ?—R. Certainement.

Q. Alors votre opinion à ce sujet est basée sur la nécessité de maintenir le personnel des pilotes ?—R. Oui, certainement.

Q. Et vous êtes d'opinion que tous les navires devraient payer les droits de pilotage, qu'ils eussent besoin ou non des services des pilotes ?—R. Oui.

Q. Alors dites-moi pourquoi vous exemptez les steamers de la Ligne Internationale et les autres steamers qui naviguent dans la baie ?—R. Parce que la loi le veut ainsi.

Q. Indépendamment de la loi, les exempteriez-vous des droits de pilotage ou les forceriez-vous de les payer ?—R. Je les en exempterais.

Q. Pourquoi ?—R. Parce qu'ils ont deux pilotes à bord.

Q. Exempteriez-vous des droits un navire qui aurait à bord un pilote en retraite ?—R. C'est un cas qui, je crois, ne se présentera jamais. Je ne puis dire si j'exempterais ou non ce navire des droits.

Q. Vous obligeriez les navires à payer les droits de pilotage, qu'ils eussent besoin ou non de pilotes ?—R. Oui. J'exempterais des droits les steamers de cabotage.

Q. Y a-t-il une loi qui oblige le *Hiawatha* à avoir un pilote à bord ?—R. Je ne le crois pas. Il n'y en a pas que je sache.

Q. Quelle raison y a-t-il d'exempter ce steamer des droits de pilotage et de forcer un chalan à houille de payer ces droits ?—R. Vous devrez vous adresser au ministère pour avoir une réponse à cela. Nous recevons nos instructions du ministère. A mon avis, il est à propos que les chalans payent des droits de pilotage. Je crois que le *Hiawatha*, vu son faible tonnage, échappe aux droits. Dans tous les cas, il faut appliquer la loi telle qu'elle est. On ne doit pas s'attendre que je vais désavouer ici ce qu'a fait la commission dont je suis le président.

A M. Gilbert :

Q. Il y a quelques années, un grand nombre de navires, construits dans le haut de la baie, étaient remorqués dans le port; ces navires étaient-ils soumis aux droits de

pilotage ?—R. Je n'en suis pas sûr, mais je crois qu'ils étaient tous soumis aux droits de pilotage.

PALAIS DE JUSTICE, 1er mars 1895.

Le capitaine SMITH—S'il n'y a plus de témoins à interroger, nous allons écouter les remarques des avocats.

M. JARVIS—Je suppose que les commissaires vont prendre des renseignements concernant les questions météorologiques.

Le capitaine DOUGLASS—Oui, j'irai à Toronto moi-même pour obtenir tous les renseignements que je pourrai à ce sujet.

M. PALMER—Quant à moi, qui représente le comité des armateurs, j'ai été forcé de m'absenter de la ville et j'ai confié les intérêts de mes clients à des membres du comité. Par conséquent, je ne me propose pas de commenter les témoignages. La chose qui nous occupe n'est pas une question légale, mais bien une question d'affaires, qui doit être traitée par des hommes d'affaires et à un point de vue d'affaires. En conséquence, c'est un des membres du comité des armateurs qui adressera la parole au nom de ces derniers, et c'est un des membres du comité du conseil de commerce qui parlera au nom de ce conseil.

M. GILBERT—Si je comprends bien, cette commission a été nommée pour étudier le système de pilotage en vigueur ici, avec instructions, dans le cas où ce système présenterait des anomalies, d'indiquer au gouvernement les changements à faire.

Je m'attaquerai tout d'abord à la constitution de la commission de pilotage elle-même. Je crois que cette commission ne devrait être composée que de marins, et la personne nommée par le gouvernement fédéral pour examiner les capitaines et seconds devrait en faire partie. A mon avis, le nombre des commissaires est trop grand, et aucune personne intéressée dans le commerce maritime ne devrait être adjointe à la commission. De plus, je désapprouve la manière dont les pilotes sont examinés. Les pilotes devraient avoir des connaissances sur la déviation, car il pourrait arriver qu'un capitaine tombât malade, surtout à bord d'un grand steamer, et alors ces connaissances seraient nécessaires. Il faudrait aussi prendre des mesures pour forcer les pilotes de se tenir dans leurs parages de croisière. Sans doute, il y aurait des moments où ils ne pourraient stationner là, comme par exemple en hiver, mais il y a partout des ports où ils pourraient se réfugier par les gros temps. Ils devraient être sous la main chaque fois qu'on a besoin de leurs services.

Maintenant, je prétends que le pilotage ne devrait pas être obligatoire. Sous un système facultatif, je crois qu'il y aurait encore amplement d'ouvrage pour un nombre raisonnable de pilotes, car il est évident par les témoignages rendus que les vaisseaux venant de l'étranger continueraient à prendre des pilotes. Si ces vaisseaux étaient imposés dans la proportion des deux tiers du taux de droits par tonneau que payent actuellement les petits navires, cela produirait un fonds presque aussi considérable qu'à l'heure qu'il est. Sous le système actuel, la taxe porte sur ceux qui sont le moins en état de la payer. C'est sur les goélettes d'un faible tonnage que l'impôt pèse le plus lourdement. Cette charge, à mon avis, devrait être assumée par le gouvernement fédéral. Je crois que l'on encaisserait suffisamment d'argent pour pourvoir à la subsistance de 20 ou 30 pilotes si un droit assez élevé étaient imposé sur ces grands navires qui viennent ici. En fin de compte, la taxe du pilotage atteint ceux parmi les armateurs dont les ressources sont fort limitées; ceux qui ont beaucoup de moyens y échappent. Cela est injuste, et je prétends que cette taxe, si elle doit subsister, devrait être payée par toute la population.

J'aborde de suite la question des exemptions de droits. On a soustrait à l'impôt une certaine classe de navires parce que, sans doute, on croyait que les propriétaires des navires en question ne pourraient supporter cette charge. Il est vraiment étrange qu'un armateur, ayant à son service un capitaine expérimenté qui n'a pas besoin de pilote, soit forcé de payer des droits pour ceux qui ne peuvent conduire seuls leurs vaisseaux. Je ne vois pas pourquoi les pilotes ne seraient pas sur le même pied que les hommes de profession et de métier. Serait-il juste qu'un médecin eût le droit de vous arrêter sur la rue, et, après vous avoir examiné et vous avoir déclaré que vous êtes malade, de vous réclamer son dû, que vous eussiez sollicité ou non ses services? Pourquoi alors un homme serait-il forcé de payer un impôt pour un pilote dont il n'a pas plus besoin que d'un médecin ou d'un avocat? Tout homme peut plaider sa propre cause dans nos cours, s'il le veut. Tout homme peut être son propre médecin. Mais personne n'a le privilège d'être son propre pilote. Prenez le cas des steamers qui traversent la baie; je ne vois pas pourquoi ils seraient exempts de pilotage et qu'ils ne seraient pas sur le même pied que les chalans, étant donné qu'ils transportent une quantité de marchandises et une foule de passagers. Mais je n'ai aucune objection à ce qu'ils soient soustraits au pilotage, et pour deux raisons: d'abord le *Monticello* est conduit par un homme qui compte 30 années de services et qui connaît parfaitement sa besogne; ensuite, si ces navires étaient assujettis au pilotage obligatoire, comme ils font trois voyages par semaine, les dépenses seraient trop fortes. Un mot maintenant au sujet des chalans qui sont toués dans le port par des remorqueurs. Tout d'abord, je ferai remarquer que quand même tous les pilotes du port s'embarqueraient à bord d'un de ces chalans, ils ne pourraient le conduire ici sans l'aide d'un remorqueur. Les chalands en question n'ont pas du tout besoin de pilotes, et je ne vois pas pourquoi ils sont soumis aux droits de pilotage. Un grand steamer qui arrive ici se trouve chargé d'une cargaison qui a plus de valeur que tout ce que les chalans dans leur ensemble peuvent transporter dans notre port pendant le cours d'une année entière. Il est absurbe de ne pas accorder à ces chalans l'avantage dont jouissent les steamers qui traversent la baie. Un remorqueur est capable de touer deux chalands chargés de houille de Parrsboro' à Boston sans pilote, et il est simplement ridicule de dire qu'un remorqueur ne peut conduire un chalan dans le port de Saint-Jean sans pilote.

M. Schofield lit le factum suivant au nom du comité des armateurs:—

Saint-Jean, N.-B., 1er mars 1895.

Le comité des armateurs a l'honneur de soumettre les observations qui suivent aux capitaines Smith et Douglass relativement au système de pilotage en vigueur à l'heure qu'il est dans ce port-ci:

Afin de faciliter l'enquête et de faire connaître aux commissaires ses objections contre le système de pilotage actuel, le comité des armateurs produisit dès la première séance de la commission un mémoire énumérant tous ses griefs à ce sujet, et bien que des idées et des opinions tout opposées aient été exprimées sur les diverses questions soulevées, nous prétendons que les faits allégués par notre comité ont été pleinement établis, et même sur certains points par des témoins hostiles.

Comme les dépositions des divers témoins ont été sténographiées, et que les commissaires vont pouvoir étudier et peser avec soin les différentes opinions exprimées au cours de l'enquête, il est inutile pour nous de commenter au long les témoignages rendus, mais il y a quelques points d'une importance spéciale sur lesquels nous désirons attirer l'attention.

En premier lieu, nous ferons remarquer que tandis que la plupart des armateurs et des capitaines de navires ont déclaré qu'ils ne jugeaient pas qu'il fût nécessaire de prendre des pilotes dans la baie de Fundy, sauf pour les navires dont les capitaines ne connaissent pas la baie, et encore par les temps de brume seulement (alors que, la chose a été prouvée, il est en général impossible de trouver des pilotes)—ceux qui ont exprimé l'opinion contraire sont surtout les pilotes eux-mêmes, qui sont natu-

rellement intéressés à obtenir de l'ouvrage et à prélever des droits. Or, les pilotes ont contredit leurs propres témoignages sur ce point-là en prétendant que si le système de pilotage obligatoire était aboli, ils auraient peu ou point de besogne à faire, vu que les voiliers et les steamers avaient, par le passé, cherché à éviter les pilotes, ce qui démontre clairement que les capitaines considéraient qu'ils pourraient parfaitement se tirer d'affaires sans eux, Les déclarations sans équivoque d'armateurs importants comme Wm Thompson et Cie offrent un contraste frappant avec les témoignages contradictoires des pilotes. Ces armateurs ont dit que, malgré qu'ils n'assurent aucun de leurs nombreux navires, ils ne considéraient pas les services des pilotes comme nécessaires, et qu'ils donnaient toujours instructions à leurs capitaines de ne pas employer de pilotes lorsqu'ils pourraient éviter de le faire.

Il a été prouvé qu'un grand nombre de navires avaient été construits juste au-dessous du plus fort tonnage permettant d'échapper aux droits de pilotage (125 tonneaux), et ce, malgré que ces navires n'offrent pas, sous maints rapports, les conditions voulues pour le cabotage. Il est donc évident que les propriétaires de navires en question sont parfaitement sincères dans leur opposition au présent système de pilotage.

En ce qui concerne la question du droit d'exiger des droits de pilotage dans la baie de Fundy, étant donné que c'est un bras de mer d'environ 150 milles de longueur, variant entre 30 et 50 milles de largeur, notre comité suggère que la chose soit référée au ministre de la justice, vu que c'est une question de droit international. Il ne faut pas non plus oublier que la frontière orientale de la province du Nouveau-Brunswick est déterminée par une ligne tirée au centre de la baie de Fundy, ce qui exclurait à peu près la moitié du district de pilotage actuel.

Quant au système de paiement obligatoire des droits de pilotage en vigueur ici, sans que rien n'oblige à payer des pilotes, nous prétendons que c'est une farce en ce qui concerne la protection de la vie et de la propriété, et que c'est simplement un moyen de permettre aux pilotes de pourvoir à leur subsistance sans nécessairement faire quoi que ce soit pour les intérêts qu'ils sont censés protéger. En Angleterre, le système est tout différent, et le parlement vient justement d'édicter des amendes très sévères contre les armateurs et les capitaines de navires qui négligent ou refusent d'employer des pilotes commissionnés dans les districts de pilotage obligatoire. Il a été démontré que dans 85 différents ports de mer du Royaume-Uni il n'y a aucune loi de pilotage obligatoire, et cependant ces ports comptent tous un grand nombre de pilotes. Nous basant sur cela, nous prétendons que sous un système libre il y aurait toujours ici un nombre suffisant de pilotes pour répondre aux besoins de la marine. Cette opinion a été endossée par une foule de témoins, entre autres, MM. Wm Thomson et Cie, qui font le plus d'affaires maritimes ici, et qui sont par conséquent très intéressés à ce que notre port offre toutes les facilités voulues. Dans son témoignage, M. Thomson a dit qu'après avoir sérieusement étudié la question à tous les points de vue, il en était venu à la conclusion que le pilotage devrait être facultatif à Saint-Jean.

Plusieurs témoins ont déclaré que l'abolition du système de paiement obligatoire des droits aurait pour effet de réduire les recettes totales du pilotage à un montant si faible que le nombre actuel de pilotes ne pourrait être maintenu. Il en serait peut-être ainsi, mais dans tous les cas il est évident par là que les armateurs ont à l'heure qu'il est à subvenir à la subsistance de nombre de pilotes dont les services ne sont pas requis. Notre comité prétend qu'il serait injuste de permettre qu'un tel état de choses continuât plus longtemps, surtout étant donnée la sérieuse dépression qu'accuse la marine marchande, dépression qui a été attestée par plusieurs témoins importants et vérifiés par des relevés officiels. Ces relevés font voir que le tonnage total des navires enregistrés dans le port de Saint-Jean a diminué de 280,073 tonneaux à la fin de l'année dernière. Il a été aussi prouvé que pendant la même période de temps, afin de prélever le montant d'argent nécessaire pour les pilotes de ce port-ci on avait augmenté les droits de pilotage d'environ 50 pour 100 sur les voiliers et d'environ 100 pour 100 sur les steamers.

En ce qui concerne le soutien des pilotes dont les revenus seraient réduits ou retranchés par suite des changements projetés au système actuel, notre comité ne

considère pas qu'il serait juste que la chose fût mise à la charge des armateurs. Mais personne probablement n'objectera à ce que l'on imposât sur tous les navires de plus de 250 tonneaux de registre un droit de tonnage suffisant avec le revenu du fonds de pilotage actuel pour permettre de continuer à payer une pension à tous les pilotes en retraite ainsi qu'aux femmes et enfants des pilotes décédés. On pourrait aussi accorder une pension aux pilotes âgés qui désireraient se retirer du service lorsque le système de pilotage obligatoire serait aboli. Il ne resterait alors que des jeunes gens sur la liste des pilotes; ils continueraient à exercer leur art ou bien ils chercheraient un autre emploi, comme font de nos jours les anciens capitaines de voiliers, et comme font toutes les autres classes de gens dont le métier ne rapporte plus suffisamment. Un revenu assez fort pourrait aussi être obtenu sous forme de droits de pilotage de sortie si les pilotes étaient laissés libres d'accepter ce que les capitaines voudraient bien leur donner pour leurs services, au lieu de toujours exiger les taux excessifs qui règnent à l'heure qu'il est et qui empêchent presque toujours les capitaines de prendre des pilotes lorsqu'ils descendent la baie.

Relativement au taux différentiel des droits de pilotage imposés ici sur les steamers, il a été prouvé qu'un système tout opposé est en vigueur dans la plupart des autres ports, et que dans plusieurs ports les steamers et les autres bateaux à la remorque payent de 25 à 50 pour 100 de moins que les voiliers. Il a été aussi établi que dans aucun port du monde, sauf Saint-Jean, les steamers payent plus de droits que les voiliers. Plusieurs pilotes ont dit que, à leur avis, les steamers devraient payer même plus qu'ils ne le font aujourd'hui, mais ils n'ont pu donner aucune raison sensée à l'appui de cette opinion.

Il a été aussi démontré que les droits de pilotage exigés ici à l'heure qu'il est sont excessifs comparativement aux taux qui règnent dans les autres ports, surtout dans le port voisin de Halifax, avec lequel Saint-Jean se trouve en concurrence sous le rapport du commerce. Il a été établi que les pilotes eux-mêmes considèrent les droits de pilotage en vigueur ici comme excessifs, et que s'ils n'avaient pas craint d'être suspendus ou de payer l'amende, ils auraient continué comme par le passé à accorder des réductions aux propriétaires, aux agents et aux capitaines de navires.

En ce qui concerne les steamers de Boston et les vapeurs de cabotage, presque tous les témoins qui n'étaient pas directement intéressés dans ces navires ont exprimé l'opinion que si le système de pilotage obligatoire doit être maintenu ici, il ne serait que juste que tous ces steamers contribuassent aux dépenses du service de pilotage, comme la chose se fait à Halifax. Il a été aussi établi que deux des membres de la commission du pilotage sont les agents des propriétaires de ces steamers exemptés de droits, et ils sont par conséquent intéressés à ce que le système actuel soit maintenu.

Il a été démontré que l'imposition de droits de pilotage sur les chalans à houille entraînait un désavantage pour le public en augmentant le prix de la houille, et ce, sans la moindre nécessité, vu que (la chose a été parfaitement prouvée) les pilotes ne sont absolument d'aucune utilité pour les chalans en question.

Quant à la question des taux d'assurance, tous les témoins qui ont été interrogés sur ce point ont admis que les polices d'assurance ne contiennent jamais de stipulation au sujet du pilotage, et qu'en vertu des polices annuelles, les navires sont aussi libres de fréquenter les ports où le pilotage est facultatif que ceux où il est obligatoire. Il a été aussi prouvé par ces témoins que ni la baie de Fundy ni le port de Saint-Jean ne sont compris parmi les eaux prohibées dans les polices d'assurance. Il faut conclure de tout cela que dans le cas où le pilotage obligatoire serait aboli à Saint-Jean, aucune prime d'assurance additionnelle ne serait exigée des propriétaires des navires qui viendraient ici, à moins que, sous le nouveau système, le nombre des accidents n'augmentât, ce qui, d'après nous, n'arriverait pas.

Plusieurs témoins ont été interrogés au sujet des règlements de pilotage en vigueur dans ce port-ci. Il a été prouvé que ces règlements sont très imparfaits et ont besoin d'être revisés.

Le comité des armateurs a tout fait en son pouvoir pour bien renseigner les commissaires sur l'état de choses existant ici, et il désire que les commissaires mentionnent dans leur rapport tous les faits qu'ils jugeront avoir été prouvés, afin que

le gouvernement et le parlement puissent discuter la question et prendre une décision en toute connaissance de cause.

Dans le mémoire ci-annexé, le comité fait des recommandations concernant la réorganisation du service de pilotage dans ce port-ci. Après étude attentive de tous les témoignages rendus, le comité n'a rien à changer à ces recommandations, et il prie respectueusement les commissaires de les peser avec soin, espérant que le plan qu'il propose sera approuvé et endossé par eux.

L'anomalie la plus sérieuse que présente le système actuel est naturellement le paiement obligatoire des droits de pilotage qui, nous l'espérons, sera aboli. Mais si après avoir étudié avec soin tous les témoignages et toutes les circonstances se rattachant à la question, les commissaires hésitaient à recommander l'abolition totale et immédiate du système actuel, nous suggérons respectueusement le plan suivant: pendant les trois prochaines années tous les navires qui n'auraient pas besoin des services des pilotes et les refuseraient, soit dans la baie soit dans le port, n'auraient à payer que la moitié des droits réguliers. Les navires qui auraient besoin de pilotes paieraient le plein montant des droits. Le privilège d'exemption dont jouissent actuellement les vaisseaux de moins de 125 tonneaux de registre serait naturellement maintenu. Ce plan donnerait un peu de soulagement aux armateurs et assurerait en même temps un certain revenu pour les pilotes, et dans tous les cas une juste rétribution pour leurs dépenses et leurs services. Cela permettrait aussi à la commission du pilotage de tenir un registre indiquant combien de navires de chaque classe et dimension auraient eu recours aux services des pilotes et combien s'en seraient passés. Ces renseignements seraient très précieux lorsqu'il s'agirait d'adopter un plan définitif à l'expiration des trois années, alors que le système pourrait être complètement aboli si les données du registre en question justifiaient la chose.

Le comité regrette que ses avocats aient été forcés de s'absenter pendant presque tout le cours de l'enquête; mais d'un autre côté, nous devons reconnaître le vif intérêt que les commissaires eux-mêmes ont manifesté en obtenant tous les renseignements nécessaires des différents témoins.

En terminant, le comité désire remercier les commissaires pour la patiente attention qu'ils ont prêtée à toutes les procédures. La remarquable impartialité dont ils ont fait preuve et leur expérience consommée dans l'art nautique nous inspirent l'entière confiance que leur décision finale sera dans les meilleurs intérêts du port de Saint-Jean, seul objet que nous ayons en vue.

M. Jarvis lit le factum suivant au nom du comité du conseil du commerce:—

Maintenant que l'enquête sur le système de pilotage de ce port-ci est terminée, je dois, au nom du comité du conseil de commerce de Saint-Jean, remercier le ministre de la marine et des pêcheries d'avoir si peu tardé à ordonner cette enquête; je dois aussi reconnaître la manière habile et impartiale dont les procédures ont été conduites.

Au mois de décembre dernier, le comité crut devoir demander une enquête afin que tous ceux qui étaient d'une manière ou d'une autre intéressés dans la question pussent avoir l'occasion d'être entendus. L'enquête a eu lieu, et il ne reste plus au comité qu'à tirer ses conclusions et à demander que l'on ajoute aux témoignages rendus les rapports officiels et les autres documents publics que l'on pourra se procurer concernant la navigation de la baie de Fundy et du port de Saint-Jean, la prédominance de la brume et les autres choses se rattachant à la question.

En demandant une enquête, le conseil du commerce désirait que toute personnalité fût évitée, et que l'on se restreignît autant que possible à l'examen des bons et des mauvais côtés du système de pilotage actuel, et à l'étude des meilleurs moyens de réformer les abus qui pourraient être constatés. Pendant tout le cours de l'enquête, le comité s'est efforcé de suivre cette ligne de conduite. Il a jugé qu'il était de son devoir de produire des rapports et d'autres documents, dont quelques-uns contenaient des arguments ou déductions tirés des circonstances que l'on croyait exister, mais cela a été fait simplement pour montrer sur quoi l'enquête, croyait-on, devait porter. Et le comité demande que l'on n'attache d'importance à ces rapports qu'en

autant qu'ils seront appuyés par les témoignages qui ont été rendus et par les documents officiels ou publics que l'on pourra se procurer.

Comme les commissaires étaient des hommes experts en la matière et qu'ils étaient déjà au fait des principes généraux qui régissent le pilotage dans tout l'univers, le comité a cru que cela tendrait à rendre l'enquête moins longue, et il ne s'est pas trompé. Cependant, un grand nombre des témoignages rendus ne sont que l'expression des opinions personnelles des témoins, quelquefois contracdictoires, et pas toujours basées sur une étude complète et impartiale des faits. Le comité ne doute pas que les commissaires opposeront leur propre expérience à ces témoignages, et que les opinions qu'un ou deux témoins ont exprimées d'une manière et dans des circonstances propres à montrer qu'elles avaient été formées impartialement, auront plus de poids auprès de la commission que les allégations de ceux que l'intérêt personnel paraîtra avoir guidés dans leurs appréciations.

Je désire maintenant attirer l'attention des commissaires sur les points suivants et sur les témoignages qui s'y rattachent.

Les frontières de la province du Nouveau-Brunswick ne se sont jamais étendues au delà d'une ligne tirée au centre de la baie de Fundy, de la rivière Sainte-Croix à la rivière Musquat ou Missiguash, ce qui place l'entrée méridionale de la baie entre le rocher Gannet et le rocher de l'Ancien Propriétaire (*Old Proprietor*) d'un côté, et les récifs du nord-ouest et la côte de la Nouvelle-Ecosse de l'autre côté ; ce qui exclut aussi la plus grande partie de la baie elle-même de la juridiction des autorités provinciales.

En vertu des lettres patentes provinciales confirmées par l'acte de l'Assemblée, 26 Geo. III, chap. 46, généralement connu sous le nom de "Charte de la ville de Saint-Jean", les limites de la juridiction du conseil municipal s'étendraient au sud seulement jusqu'à une ligne tirée vers l'est à partir de la pointe méridionale de l'île des Perdrix.

Le comité attire particulièrement l'attention sur ces limites, vu qu'elles servent à déterminer la distinction entre le pilotage dans le port (*harbour pilotage*) ou le pilotage des navires dans le port même, et le pilotrge dans la baie (*bay pilotage*) ou le pilotage des navires naviguant dans la baie de Fundy en dehors des limites du port. Le comité croit qu'il est important de bien établir cette distinction. Il a été démontré qu'il y a un bon mouillage pour les navires en dehors de l'île des Perdrix, et de fait les navires mouillent fréquemment en toute sûreté dans la partie extérieure du port ou de la baie intérieure entre Negro-Head à l'ouest et la pointe Mispec à l'est. Les caractères que présente la navigation de la baie de Fundy et ceux qu'offre la navigation des abords du port sont différents sous plusieurs rapports; j'en parlerai plus loin.

La première ordonnance relativement à la nomination de pilotes dans le Nouveau-Brunswick que le comité ait put trouver est contenue dans l'acte de l'Assemblée, 26 Geo. III, chap. 52, adopté à la première session de la législature provinciale en 1786. En vertu de cet acte, les pilotes nommés par le conseil municipal de Saint-Jean devaient avoir droit aux mêmes émoluments et privilèges que les pilotes nommés par les magistrats pour les autres ports de la province.

Le comité fera remarquer que, en vertu du premier article de cet acte, si les services des pilotes étaient refusés, ceux-ci ne pouvaient percevoir de droits que des navires non attachés au port, et que les cabotiers et les navires qui ne tiraient pas six pieds d'eau étaient entièrement exempts des droits de pilotage. Ainsi, à cette époque reculée, le principe a été reconnu que lorsqu'un capitaine de navire était censé être au fait des difficultés de la navigatiou du port, par suite de sa connaissance des lieux ou de son expérience, il devait être parfaitement libre de recourir ou non aux services d'un pilote.

Cette loi paraît avoir été en vigueur pendant plus de cinquante ans. En dehors de l'île des Perdrix le pilotage était facultatif. Il l'était aussi en dedans de cette île pour tous les navires attachés au port ainsi que pour les cabotiers et les vaisseaux qui ne tiraient pas 6 pieds d'eau. Il n'y avait pas alors de steamers océaniques. Il serait peut-être difficile d'obtenir un relevé du nombre exact de navires, enregistrés à Saint-Jean ou à l'étranger, qui fréquentaient le port. Mais il n'y a pas de doute

que le nombre des navires sujets au paiement obligatoire des droits de pil oage, même dans les limites du port même, était très restreint.

En 1821, le premier acte provincial concernant le pilotage fut abrogé et un autre (2 Geo. IV, chap. 6) y fut substitué. Le nouvel acte statuait que lorsque les services des pilotes seraient refusés, ceux-ci ne pourraient prélever que la moitié des droits; mais il était expressément décrété que cet acte n'affecterait pas les règlements pour la gouverne des pilotes de la ville de Saint-Jean.

En 1840, un acte (3 Vic., chap. 70) fut adopté pour étendre au delà des limites prescrites par la charte la juridiction de la municipalité de la ville de Saint-Jean pour la réglementation des droits de pilotage. Cet acte est resté en vigueur jusqu'à ce que le parlement du Canada soit intervenu.

En vertu de cet acte, le conseil municipal était autorisé à faire des lois et des règlements pour la gouverne des pilotes lamaneurs du port relativement aux droits de pilotage, lois et règlements qui devaient s'étendre à toutes les parties de la baie de Fundy auxquelles l'on jugerait à propos de les appliquer.

A partir de l'année 1786, alors que fut adopté l'acte qui lui reconnaissait le droit de nommer des pilotes, le conseil municipal de Saint-Jean paraît avoir fait des règlements de temps à autre pour leur gouverne. Le comité n'a pu mettre la main sur aucun des règlements en question antérieurs à 1850. Le droit de faire ces règlements fut probablement exercé en vertu des clauses générales de la charte de la ville, qui autorisait le conseil municipal à faire des ordonnances pour le bien public, et qui faisait du maire et des échevins les conservateurs du port. Le droit de contrôle ne s'étendait certainement pas au delà des limites de la ville ou de la pointe méridionale de l'île des Perdrix avant l'adoption par la législature de l'acte de 1840; et même par cet acte, la législature provinciale n'a pu légalement étendre ce droit au delà des limites de sa propre juridiction, ou en d'autres termes, au delà de la ligne tirée au centre de la baie de Fundy, de la rivière Sainte-Croix à la rivière Missiguash, ou en dehors du rocher de l'Ancien Propriétaire et du rocher Gannet.

Dans ce temps-là, et c'est encore un peu la même chose aujourd'hui, on interprétait la charte de la ville dans le sens le plus large possible. En 1850, le conseil municipal de Saint-Jean adopta un règlement fixant les taux des droits de pilotage même dans l'océan Atlantique. Le 6e article de ce règlement établissait 5 districts pour les droits de pilotage, le 4e s'étendant "de la tête septentrionale de Grand-Manan ou chenal du nord jusqu'aux îles sur Phoques Machias ou aux Eglantiers", et le 5e "couvrant toute l'étendue d'eau en dehors du district susdit". Il paraîtrait par conséquent qu'un pilote pouvait, dans ce temps-là, aborder un navire à n'importe quel endroit en dehors des limites de la ville de Saint-Jean (ce qui, du reste, était autorisé par l'acte de 1840), en dehors des limites de la province elle-même, et même dans les eaux des Etats-Unis.

Ce règlement semble sous d'autres rapports avoir été préparé sans qu'on ait songé le moins du monde à rester dans les limites des droits conférés au conseil municipal. Ainsi, bien que l'acte général du pilotage exemptât expressément du pilotage obligatoire tous les navires attachés au port, l'ordonnance municipale, dans les cas où les services des pilotes étaient offerts et refusés, exemptait ces navires de la moitié des droits seulement. "Les steamers ou navires mus par la vapeur" étaient, cependant, entièrement exemptés des droits; les pilotes étaient rendus justiciables du conseil municipal, et des amendes étaient édictées pour mauvaise conduite de leur part.

Ce règlement paraît être resté en rigueur jusqu'à ce que le parlement du Canada adoptât, en 1893, le premier acte fédéral relatif au pilotage, qui plaçait le service sous la direction de commissaires. Les dispositions de cet acte sont reproduites au chapitre 80 des Statuts revisés du Canada, en vertu duquel le paiement obligatoire des droits de pilotage, que les pilotes soient employés ou non, est devenu la règle générale pour les navires tombant sous son empire.

On a prétendu que les circonstances se rapportant au pilotage dans les limites du port de Saint-Jean et celles se rattachant au pilotage en dehors de ces limites—dans la baie de Fundy ou l'océan Atlantique—ou entre le "pilotage dans le port" et "le pilotage dans la baie" devaient être examinées séparément. Avant d'entrer

dans ce sujet, je désire attirer l'attention des commissaires sur un côté important de la question, sur un point affectant des droits internationaux.

Il a été établi au cours de l'enquête que la limite extérieure du pilotage en premier lieu fixée, relativement à l'entrée de la baie par le chenal du nord ou celui de l'ouest, entre l'île de Grand-Manan et la terre ferme, avait été subséquemment changée à la suite des représentations faites par les armateurs des Etats-Unis, qui prétendaient que leurs vaisseaux n'étaient pas sujets aux droits de pilotage lorsqu'ils se trouvaient en dehors des eaux canadiennes. Il est possible que la même question soit soulevée plus tard en ce qui concerne les navires étrangers hélés en dehors des strictes limites de la juridiction du Canada. On a déjà exprimé des doutes sur ce point en s'appuyant sur de hautes autorités légales. C'est purement une question de droit, mais le comité croit devoir attirer l'attention sur la chose, vu que cela peut affecter le droit d'exiger une taxe de pilotage des navires étrangers dans les limites telles que fixées par les règlements actuellement en vigueur.

Avant de traiter les questions du pilotage "dans la baie" et du pilotage "dans le port" sous leurs divers aspects, je désire attirer l'attention sur les quatre systèmes de pilotage qui paraissent exister dans les divers ports du monde. Et à ce sujet, je veux qu'il soit bien compris que le comité n'a jamais songé à faire abolir le pilotage ou à priver les pilotes compétents, dont les services peuvent être d'une réelle utilité, de l'occasion de gagner leur vie. Le seul but que l'on s'est proposé a été de bien établir tous les faits se rattachant à une question qui depuis des années agite les esprits de tous ceux qui s'intéressent au commerce maritime. S'il ressort des témoignages rendus que le système actuel est aussi parfait que ses partisans le prétendent, il n'y aura rien à changer. Si, au contraire, il appert qu'il y a des anomalies et des abus qui peuvent être réformés, il faudra agir en conséquence. Et dans ce dernier cas, les intérêts des citoyens en général devront prévaloir contre les intérêts personnels et égoïstes de ceux qui croient à tort ou à raison que les avantages qu'ils tirent du régime actuel disparaîtraient sous un autre système. Mais ils ne s'en suit pas qu'il n'y aurait plus de pilotage. Le comité a toujours prétendu que le pilotage continuerait dans une juste mesure même si le système actuel était aboli, et qu'il y aurait encore des pilotes, qu'un intérêt commun lierait aux armateurs qu'ils serviraient et qui, sans réclamer des droits ou des privilèges dont les autres citoyens ne jouissent pas, pourraient gagner facilement leur vie. Il a été prouvé par le témoignage du capitaine Forbes, du *Taymouth Castle*, que le pilotage était facultatif à la Barbade, mais que tous les navires pouvaient y trouver des pilotes lorsqu'ils en avaient besoin; qu'à Antigua on avait dernièrement aboli le pilotage obligatoire, et que cependant il y avait assez de pilotes pour conduire les navires fréquentant ce port. Le comité ne peut croire qu'il en serait autrement ici si le système de paiement obligatoire des droits de pilotage était aboli.

D'après les témoignages rendus, il paraît y avoir dans presque tous les ports des pilotes tellement au fait des difficultés que présente la navigation dans leurs localités respectives, que leurs services sont de temps à autre requis. Mais les systèmes sous lesquels ils sont employés sont très différents.

1. En quelques endroits, le pilotage est parfaitement libre. Il y a là des hommes au courant des risques à courir relativement à la navigation. Ces hommes, outre leur métier de pilotes, se livrent à la pêche, etc. Ils ne sont pas tenus de donner leurs services (il n'est possible sous aucun système de forcer un pilote de conduire un navire), mais lorsqu'on leur offre une rémunération raisonnable, ils refusent rarement de s'exécuter. On n'a qu'à consulter la loi fédérale et les livres bleus pour voir que c'est là la règle dans plusienrs des ports peu importants du Canada et même dans des ports situés sur la baie de Fundy, tels que Dorchester ou l'île Grindstone, où des navires même d'un tonnage considérable vont chercher des chargements de bois sans paraître rencontrer de difficultés; et les désastres ne sont pas plus sérieux ni plus fréquents là qu'à d'autres endroits où un corps régulier de pilotes est maintenu.

2. Aux abords de plusieurs ports d'Angleterre, le pilotage est absolument obligatoire. Les capitaines de navires doivent prendre des pilotes sous peine de fortes amendes, et leur responsabilité se trouve ainsi diminuée dans une forte mesure. Il a été parfaitement établi au cours de l'enquête qu'aucun système de ce genre n'existe

dans les eaux canadiennes. Un des agents d'assurance maritime appelés pour montrer l'effet qu'aurait sur les taux d'assurance l'abolition du système actuel paraissait être sous l'impression que le pilotage était obligatoire maintenant. Il a été aussi prouvé que les polices d'assurance maritime émises ici ne contiennent pas ordinairement de stipulations relativement au pilotage, et que, bien qu'il y ait ce qu'on appelle des ports prohibés, la prohibition dépend d'une foule de circonstances au nombre desquelles le pilotage ne figure pas nécessairement.

3. Il y a aussi un système semblable à celui qui existe pour les cochers et les rouliers; le pilotage est facultatif, mais si un pilote est employé, sa rétribution est réglée d'après une échelle de prix proportionnés aux services qu'il rend. Ce système paraît régner dans nombre de ports britanniques, et cependant un grand nombre de pilotes y sont employés.

4. Enfin, il y a le système canadien, qui existe aussi dans plusieurs parties des Etats-Unis. Le pilotage n'est pas obligatoire, mais les services des pilotes, s'ils sont offerts, doivent être rémunérés, que l'on y ait recours ou non. C'est la même chose que si un voyageur, arrivant à Saint-Jean par chemin de fer, qu'il fût étranger ou non, était tenu, après avoir été hélé par un cocher quelconque, de payer la course, quand même il préférerait prendre sa propre voiture ou marcher. Il se pourrait que notre voyageur aurait eu déjà des difficultés avec le cocher. Dans ce cas, il aurait sans doute le privilège de se rendre à pied chez lui ou à son hôtel, mais il lui faudrait tout de même payer la course.

Si les cochers jouissaient de ce privilège ici et s'il était question de le leur enlever, ils pourraient dire que les étrangers et les infirmes ont besoin de leurs services, que le déplacement de la gare du chemin de fer leur laisse peu de besogne à faire, que la ville est tenue de leur assurer un moyen d'existence, et que pour ces raisons il est nécessaire de maintenir le système. Mais quelque force que pourraient avoir ces arguments, une chose est évidente: c'est que les habitants de la ville seraient constamment appelés à payer pour les étrangers et les infirmes, quand même ces derniers seraient parfaitement en état de payer pour eux-mêmes. Ceux qui auraient réellement besoin des services des cochers les obtiendraient peut-être à prix réduit. Ceux qui n'en auraient pas besoin, c'est-à-dire la masse de la population, auraient à payer la différence.

A certains endroits, tels que Saint-André et la baie de l'Ouest, les capitaines et les seconds peuvent, en passant un examen et en payant certains droits, obtenir des certificats qui les exemptent de pilotage. Mais rien de tel n'existe à Saint-Jean.

Je désire maintenant attirer l'attention des commissaires sur le système de "pilotage dans la baie", c'est-à-dire sur le système de pilotage dans la baie de Fundy à partir de son entrée jusqu'à la rade au large de l'île des Perdrix, et au delà jusqu'à la rivière Petitcodiac et cette partie du bassin de Minas au delà de l'île Haute et le port de l'Avocat (*Advocate Harbour*), connu sous le nom de baie de l'Ouest.

Sur toute cette nappe d'eau le pilotage est parfaitement libre, excepté pour certains navires venant dans le port de Saint-Jean.

Le navire peut être de n'importe quelle dimension ou de n'importe quelle classe. Il peut être mû par des voiles ou par la vapeur. Son capitaine peut être un étranger qui entre pour la première fois dans la baie. Cependant, s'il dirige son vaisseau vers la tête de la baie de Fundy,—à 40 ou 50 milles au delà de Saint-Jean, où le flux et le reflux se font le plus vivement sentir,—ou vers l'un des ports plus ou moins dangereux situés le long de la côte, il pourra se dispenser des services d'un pilote. Mais s'il se dirige vers le mouillage sûr de l'île des Perdrix, il devra—à moins que son navire tombe dans la catégorie du petit nombre de ceux qui sont exempts de pilotage—il devra, dis-je, payer les droits, qu'il prenne ou non un pilote.

Il a été démontré qu'un grand nombre de navires échappaient ainsi aux droits de pilotage et que le commerce maritime de Saint-Jean diminuait tous les ans, chose qu'il fallait attribuer dans une certaine mesure au régime de pilotage. Comment peut-il en être autrement? Nous avons une baie de près de 100 milles de longueur sur 40 milles de largeur, et un district de pilotage qu'un des membres de la commission du pilotage a déclaré être le plus vaste qu'il connaisse. La baie a deux abords, celui du sud, donnant environ 18 milles de navigation sans danger, et celui du nord,

4 ou 5. On y rencontre des marées, des courants et de la brume autant que partout ailleurs. Cependant, avec toutes ces difficultés à surmonter un navire, quel que soit son tonnage, peut entrer dans la baie, et s'il se dirige vers n'importe quel endroit, sauf un seul, celui qui le commande n'a pas besoin de prendre un pilote. Si un pilote offre ses services, le capitaine peut les refuser. Il a été établi que c'est ce que font les capitaines de navires en route pour un port autre que Saint-Jean. Dans ce cas, il n'y a pas de droits à payer. Le pilotage est libre. Mais qu'un navire soit à destination de Saint-Jean, quand même il serait commandé par un homme d'une expérience consommée, quand même il serait à la remorque d'un remorqueur dont le capitaine connaîtrait la baie aussi bien que les pilotes eux-mêmes, quand même le temps serait clair et le vent favorable, si un pilote le hèle les droits deviennent de suite exigibles. Il peut se faire que le capitaine sente qu'il ne sera pas plus en sûreté avec un pilote. Il peut se faire qu'il ait appris le sort du *Stillwater* et celui du *Curler*. Cependant, sa seule alternative est soit d'accepter les services du pilote, services que le capitaine d'un autre navire à destination d'un port situé à 50 milles plus haut dans la baie pourrait refuser avec impunité, soit exposer les propriétaires de son vaisseau à une amende égale au plein montant des droits de pilotage, et s'exposer lui-même à être blâmé, à tort ou à raison, de s'être dispensé d'un pilote, dans le cas où un malheur arriverait.

D'un autre côté, le capitaine peut être un étranger et sentir, à tort ou à raison, qu'il a besoin d'aide ; or, sous le système actuel, quelle garantie a-t-il de trouver cette aide qu'il veut avoir. Il n'y a pas de postes de pilote à l'entrée de la baie. Il n'y a pas de règlement forçant les pilotes de croiser à toutes les saisons de l'année. Le capitaine Fullerton a déclaré que par les temps de brume ou d'orage, on ne trouvait pas toujours de pilotes dans tous les ports. Le pilote Trainor a dit qu'en hiver, les bateaux-pilotes remontent la baie et croisent près des pointes Musquash et des Lépreux et l'île aux Perdrix, juste en dehors du port même. C'est un système de concurrence, il est vrai ; mais il est tout probable qu'il y aurait encore concurrence si le système était libre. Du reste, le système de concurrence ne donne aucune garantie parfaite, car il semble perdre de son efficacité en hiver, et en outre il a été établi que sur le nombre de navires soumis au pilotage obligatoire qui viennent à Saint-Jean environ 10 pour 100 échappent aux droits à l'heure qu'il est. Il doit donc être admis, même par ceux qui sont en faveur du présent système, que celui-ci est loin de garantir à l'étranger l'aide qu'il devrait lui assurer.

Puis il y a les exceptions statutaires. Sont soustraits aux droits de pilotage tous les navires enregistrés en Canada de moins de 125 tonneaux, les vapeurs de la Ligne Internationale, et tous ceux qui fréquentent les ports des Etats-Unis situés au nord de New-York, le *Monticello* et les autres navires qui font le service entre les ports canadiens, enfin tous les vaisseaux qui vont prendre la mer.

En face de toutes ces exemptions, est-il juste que le reste des navires qui viennent dans le port de Saint-Jean soient forcés de payer les droits onéreux que l'on exige d'eux ? Si les dangers qu'offre la baie de Fundy sont la moitié aussi grands que quelques-uns semblent le croire, alors tous les navires qui entrent dans ses eaux ou en sortent devraient prendre des pilotes sans aucune exception que ce soit. Et quelques-uns des témoins en faveur du système actuel ont été forcés d'admettre implicitement que logiquement il devrait en être ainsi. Mais comme pour une raison ou pour une autre le plus grand nombre des navires sont exemptés des droits, il s'en suit que le pilotage dans la baie n'est pas absolument nécessaire, et alors ces exemptions tendent à augmenter les charges de ceux qui sont soumis à l'impôt. Le pilote Trainor a déclaré que si le présent système était aboli, 8 ou 10 pour 100 seulement des navires de 125 à 300 tonneaux prendraient des pilotes. Quant aux navires d'un plus fort tonnage, il est probable qu'il n'y en aurait pas plus qui en prendraient qu'il y en a à l'heure qu'il est parmi ceux qui vont dans les autres ports de la baie. Ainsi donc, le système actuel de pilotage est en réalité maintenu pour répondre aux besoins plus ou moins problématiques d'un petit nombre de navires, pour la plupart étrangers, et les vaisseaux attachés à ce port-ci sont écrasés d'impôts pour leur prétendue protection.

Et encore est-il certain que les services des pilotes soient toujours nécessaires même pour le petit nombre de navires dont je viens de parler ? Il a été parfaite-

ment établi que la baie était suffisamment pourvue de feux et de bouées, que les sondages étaient bien définis, et que des sifflets de brume et des phares étaient établis partout où il en fallait. Nombre de témoins ont déclaré que les hauts-fonds de Nantucket étaient plus dangereux que les écueils que présente la baie, et que, cependant, l'on ne trouve pas de pilotes dans ces parages. Sur ce point, le capitaine du port Taylor, un ancien pilote, qu'on ne pouvait s'attendre à voir favoriser l'abolition du présent système, est très important. M. Taylor a dit que la navigation n'était pas plus difficile dans la baie de Fundy que dans n'importe quel autre endroit qu'il connût, que les vapeurs n'étaient pas aussi à craindre que la brume proprement dite, et que les mêmes vents qui amenaient de la brume dans la baie en produisaient tout le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse. D'après plusieurs témoins, il n'y aurait pas de difficultés extraordinaires à surmonter au sujet des marées et des courants. Sur ces points, cependant, des opinions contraires ont été exprimées, et c'est là-dessus particulièrement que je demanderai aux commissaires d'étudier les témoignages à la lumière de leurs propres connaissances nautiques, et de s'en rapporter à leur propre expérience aussi bien qu'à la preuve faite pour juger des difficultés de la navigation dans la baie de Fundy et pour décider si ces difficultés sont tellement sérieuses qu'il faille continuer à exiger dans le port de Saint-Jean des droits exorbitants afin de maintenir un système compliqué de pilotage auquel paraissent échapper un si grand nombre de navires et auquel, selon toute apparence, une forte proportion des vaisseaux qui y sont assujettis se soustrairaient s'ils le pouvaient.

Et même si le système actuel était aboli, cela n'empêcherait pas que l'on pût encore trouver au besoin des hommes tout à fait compétents pour piloter les navires. Il a été prouvé qu'un grand nombre des capitaines de navires employés au cabotage connaissaient parfaitement la baie. Il y aurait toujours de ces hommes-là. Le capitaine de port Taylor a dit que les propriétaires de grands navires américains qui avaient l'habitude de venir ici faisaient invariablement venir des pilotes pour conduire leurs vaisseaux de Portland, Boston et New-York à Saint-Jean ; de même pour les steamers de la Ligne Anchor. Il a été démontré qu'un système semblable avait été adopté par les gérants de la Ligne Furness : on envoie un pilote à Halifax, et celui-ci revient avec le steamer à Saint-Jean. Les navires d'un faible tonnage ne paraissent pas avoir besoin de pilotes maintenant. Il n'y a rien qui empêcherait les propriétaires des grands voiliers ou steamers de faire des arrangements spéciaux par lesquels, dans la plupart des cas du moins, et avec autant sinon plus de certitude qu'à présent, des hommes compétents pourraient aller rencontrer leurs vaisseaux à quelque endroit extérieur, si la chose était jugée nécessaire.

La décadence du commerce maritime tend à priver d'ouvrage les capitaines et les seconds. Ils ont fait un apprentissage pratique et ont droit à ce que l'on s'intéresse à leur sort. Sous un système de pilotage facultatif, ces hommes, après avoir subi un examen, pourraient faire la même besogne que celle que font aujourd'hui les pilotes de la Ligne Internationale. Il a été établi que l'une des tendances du système actuel était de diminuer les chances d'obtenir de l'ouvrage en permanence pour tous ceux qui font le service sur les navires enregistrés à Saint-Jean. Pour échapper aux droits de pilotage, on a donné à ces navires des dimensions et un genre de construction qui les rendent impropres au commerce étranger. Aussi, l'hiver venu, ils sont désarmés, et les capitaines ainsi que les équipages chôment. Si donc le système protège les intérêts des pilotes, il a un effet tout contraire en ce qui concerne les capitaines et les autres, et est même nuisible au commerce du port.

A ce sujet, je désire attirer l'attention sur le routier de l'amirauté et les autres livres officiels relatifs à la baie de Fundy qui ont été produits. Dans ces livres, et peut-être avec raison, les difficultés possibles sont exposées sous leur aspect le plus fâcheux; mais il y a lieu de croire que les avertissements qu'on y donne ont été basés sur des renseignements obtenus à une époque où les facilités qu'il y a actuellement pour la navigation de la baie de Fundy manquaient. Ce qu'on y dit au sujet de la prédominance de la brume semble s'appliquer tout aussi bien sinon mieux à la côte de l'Atlantique, du moins au nord du cap Cod. Et à ce propos, le comité demande respectueusement que les commissaires consultent les observations météorologiques

enregistrées à Toronto pour vérifier la densité et la prédominance de la brume aux divers endroits le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse de même que dans la baie; il demande en outre que le ministre de la marine soit prié de nommer un officier compétent pour examiner avec soin la baie de Fundy et faire rapport, et de mettre à la disposition de cet officier un des steamers de l'Etat afin que les études puissent être poursuivies jusqu'au point voulu.

Cette question n'a pas seulement une importance purement locale. Saint-Jean étant le port d'hiver canadien le plus proche des grands centres—Montréal et Toronto—et le point où la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique atteint un port favorable pour le trafic océanique, il est de la plus haute importance, dans l'intérêt de tout le Canada, de dissiper toutes fausses idées au sujet des facilités qu'offre le port. Il ne faut sans doute rien atténuer, mais il ne faut non plus rien exagérer par malice ou par erreur. Portland, dans l'Etat du Maine, le redoutable rival de Saint-Jean pour le commerce d'hiver, n'a pas de pilotage obligatoire.

A Halifax, le district de pilotage ne s'étend qu'à quelques milles de l'entrée du port. Si l'on tient compte de tout cela, il faudra assurément convenir que les droits de pilotage exorbitants actuellement exigés à Saint-Jean, ne devraient plus être imposés, du moins sans une absolue nécessité. Ce n'est pas tant l'effet direct que l'effet indirect de la chose qui est à craindre. Les droits à payer peuvent être légers, mais s'ils sont jugés inutiles ou injustes, il pourra s'en suivre une réaction désastreuse pour le port et pour le commerce canadien, dont il devrait être un important débouché.

Pour toutes ces raisons, je demande que les commissaires recommandent que le pilotage soit rendu facultatif, en ce qui concerne la baie de Fundy, pour tous les navires sans exception ; ce qui étendra à tous les navires se dirigeant de l'embouchure de la baie ou d'autres points vers Saint-Jean l'exemption dont jouissent déjà les navires faisant route vers l'un des autres ports de la baie, les vapeurs de la Ligne Internationale et de plusieurs autres lignes, les navires de moins de 125 tonneaux qui se rendent dans le port, tous les navires quels qu'ils soient qui vont prendre la mer, et, j'ajouterai, tous les navires assujettis à l'heure qu'il est au pilotage qui réussissent à y échapper, généralement, comme il a été prouvé, par les temps de brume ou d'orage, alors que l'on devrait naturellement avoir surtout recours aux services des pilotes, s'ils sont réellement nécessaires.

Maintenant, je passe à la question de pilotage dans les limites du port, et à ce sujet je désire attirer l'attention sur le témoignage du capitaine Fleming du *Monticello* Bien qu'opposé à l'abolition du système actuel, le capitaine Fleming a déclaré que les écueils étaient indiqués sur la carte, qu'il y avait un phare et un sifflet de brume sur l'île aux Perdrix, qu'il y avait des bouées marquant le chenal, et qu'il n'avait jamais eu de difficulté à entrer dans le port. Il a dit qu'il n'avait pas besoin de pilote vu l'expérience qu'il avait acquise ; or, d'après le même principe, les autres qui ont autant d'expérience que lui n'en ont pas besoin non plus. Il a été établi que cette expérience dans la navigation du port n'était pas possédée seulement par les pilotes, mais encore par les capitaines des remorqueurs et de plusieurs des navires qui font voile de Saint-Jean. Il paraît donc évident que même si le système était changé on pourrait toujours obtenir l'aide dont on aurait besoin à l'entrée du port ou dans ses limites. D'un autre côté, des témoins ont dit, et personne ne le conteste, que lors de la crue des eaux il y avait dans les limites du port des courants très dangereux.

Les pilotes pourraient toujours, dans ces circonstances, trouver de l'ouvrage. Dans tous les cas, je crois que le système de paiement obligatoire des droits devrait être aboli ; et si, comme tout l'indique, il y a des capitaines et des seconds de remorqueurs et d'autres navires qui sont aussi compétents que les pilotes eux-mêmes, je ne vois pas pourquoi ils seraient forcés de prendre l'aide dont ils n'ont pas besoin. Et dans les cas où les capitaines ou les seconds ne sont pas capables de se tirer d'affaires seuls, c'est le pilotage même qui devrait être obligatoire, si tant est qu'il doive y avoir quelque chose d'obligatoire. Je crois donc que le pilotage devrait aussi être facultatif en ce qui concerne le port même, mais, pour éviter les disputes, je suggérerais qu'un tarif de droits fût établi par le conseil de ville pour les services de pilotes spécialement commissionnés pour le port même, tarif qui s'appliquerait dans tous les cas où il n'existerait pas de contrat formel.

Mais dans la préparation de ce tarif il faudrait tenir compte avant tout des intérêts de la ville et du port. Il a été établi que tandis qu'ailleurs les droits de pilotage n'étaient pas plus élevés et étaient même moindres pour les steamers que pour les voiliers, à Saint-Jean c'était le contraire, et que le système actuel tendait à protéger des classes particulières de navires. Il faudrait fixer les droits dans l'intérêt général et de manière à encourager plutôt qu'à retarder le développement du trafic du port.

Sous un tel système—pilotage facultatif avec un tarif de droits fixe—système qui est en vigueur dans un grand nombre de ports britanniques, la commission de pilotage n'aurait plus sa raison d'être et les dépenses qu'elle entraîne seraient épargnées. La loi de l'offre et de la demande régirait le service du pilotage comme toute autre chose. Des disputes s'élèveraient peut-être—aucun système ne pourrait les empêcher—mais elles seraient réglées devant le magistrat de police suivant la loi. Lorsqu'un capitaine de navire prendrait un pilote, ce serait plutôt pour avoir de l'aide que pour se décharger de sa responsabilité. Lorsque cette aide ne serait pas nécessaire, le capitaine ne serait plus tenu soit de prendre un pilote soit de payer des droits.

Et je crois que les pilotes eux-mêmes auraient tout à gagner si, dans les cas de différends, un procès régulier était substitué à la procédure suivie sous le système actuel. Au cours de cette enquête, on s'est occupé plus du pilotage même que du système sous lequel il est contrôlé. Mais ce système paraît prêter à de graves abus. Les enquêtes qui ont été tenues ont été privées. Le président de la commission du pilotage avait de son propre chef refusé à un reporter d'assister à une de ces enquêtes. L'enquête au sujet de la perte du *Stillwater* a été conduite avec si peu de publicité que, à l'exception des commissaires et des parties intéressées, presque personne en a entendu parler. Un tel système n'est pas sans être entouré de nombreux dangers. Il est contraire à l'esprit du siècle. Il prête à la perpétration d'injustices qui, pratiquement, ne peuvent être redressées. Sous pareil système, rien n'empêche que les commissaires se laissent influencer par des individus rusés et intrigants. L'affaire peut paraître claire parce que l'autre partie n'a pas été entendue. Mais une décision a été prise et il est trop tard pour intervenir.

Il reste à considérer l'effet qu'aurait, pour les pilotes eux-mêmes, l'abolition du système actuel de paiement obligatoire des droits.

On a prétendu que la ville doit un gagne-pain aux pilotes. Et c'est vrai, mais elle doit aussi un gagne-pain à tous les hommes et à toutes les femmes qui dans son enceinte travaillent honnêtement de la tête ou des mains. Elle doit un gagne-pain aux instituteurs dans les écoles publiques, mais elle n'en doit pas à un plus grand nombre de ces instituteurs qu'il n'est nécessaire pour instruire les enfants. Elle doit un gagne-pain au journalier, au charpentier et au maçon, au négociant et à tous les citoyens qui exercent un métier honorable. Mais elle ne doit de gagne-pain à aucune classe particulière d'hommes. Le pilote n'a pas plus de droits sous ce rapport que l'instituteur, le capitaine de navire ou l'artisan quel qu'il soit.

Il est important de bien comprendre cela. Souvent on admet des prétentions qui ne peuvent supporter l'épreuve de la discussion. Et dans le cas des pilotes, leurs prétentions à un gagne-pain, qu'il y ait assez d'ouvrage ou non, se trouvent justifiées dans une certaine mesure par l'existence d'un fonds réellement destiné à les secourir. Comme l'Acte du Pilotage établit un fonds de secours, on est porté à croire que l'intention du législateur était que l'on devait pourvoir à la subsistance des pilotes en toutes circonstances; c'est-à-dire qu'on leur reconnaissait un droit dont les autres citoyens ne jouissent pas. Ce fonds a été formé avec une partie des droits de pilotage payés par les armateurs. Néanmoins, il a été constitué au profit des pilotes infirmes et des femmes et enfants des pilotes décédés, et il ne peut être appliqué à d'autres fins.

J'avoue que les veuves et les enfants qui dépendent pour leur subsistance du fonds en question, et même les pilotes âgés qui ont cru pouvoir toujours compter là-dessus pour vivre, ont moralement sinon légalement droit d'être soutenus. De même pour les pilotes dont la santé serait si chancelante qu'ils ne pourraient bientôt continuer à travailler. En outre, s'il était démontré que quelques-uns des pilotes actuels ont

contribué au fonds dont je viens de parler, ils devraient avoir dans ce fonds un intérêt proportionné aux paiements qu'ils auraient faits.

Le fonds s'élève à l'heure qu'il est à $9,000. En admettant que tous les pilotes actuels y aient un intérêt, la mesure de cet intérêt pourrait être, je crois, facilement vérifiée au moyen des livres de la commission du pilotage. Il ne faut pas oublier que les pensionnaires actuels auraient aussi leur intérêt. Il est possible, cependant, qu'après que ces intérêts auraient été déterminés et que les salaires des pilotes en activité de service auraient été payés, il ne resterait pas assez pour faire face aux pensions actuelles et subvenir à la subsistance des pilotes âgés et infirmes. Je suggérerais, comme moyen de surmonter cette difficulté, que, pour assurer le paiement des pensions et pourvoir aux besoins des vieillards et des infirmes (dans le cas ou le système actuel serait aboli) un léger droit fût imposé sur tous les navires entrant dans le port, ce qui compléterait le montant voulu. Le fonds pourrait être mis entre les mains du conseil de ville ou laissé sous le contrôle du gouvernement. Un droit très léger suffirait, si léger qu'il ne vaudrait pas la peine d'y assujettir les navires d'un faible tonnage. Ce droit pourrait par conséquent être payé seulement par les navires de 250 tonneaux et au-dessus. Pour les navires entrant dans le port et en sortant régulièrement, le paiement de la taxe une fois par mois ou tous les trois mois suffirait peut-être. Un faible impôt de ce genre se ferait peu sentir. Il pourrait être perçu par l'entremise des autorités maritimes avec les autres droits et payé périodiquement aux officiers municipaux ou fédéraux qui auraient l'administration du fonds. A mesure que le nombre de ceux qui vivraient à même le fonds diminuerait, la taxe serait réduite, et lorsqu'il n'y aurait plus personne à soutenir elle disparaîtrait complètement.

Le comité s'est efforcé d'envisager la question du pilotage à un point de vue juste et impartial. Il croit que les changements qu'il suggère seraient dans l'intérêt public. Il ne croit pas que les pilotes, si un nouveau régime était établi, auraient raison de se plaindre d'être traités injustement. Lorsqu'il y aurait de l'ouvrage pour eux ils en obtiendraient, et ils ne devraient pas exiger plus. Les armateurs seraient débarrassés d'une lourde charge. Le port de Saint-Jean serait libre de droits qui tendent à lui nuire dans sa lutte pour le commerce d'hiver. Et Saint-Jean, le port d'hiver le plus rapproché des grands centres, serait mieux en état de servir de débouché pour les produits de l'intérieur et de contribuer à développer le trafic par tout le Canada et entre celui-ci et les autres parties du monde.

Le comité laisse maintenant aux commissaires à prendre la décision qu'ils jugerons à propos. Il croit que l'enquête aura d'importants résultats. Quelles que soient ses sympathies politiques, tout Canadien accueillira avec plaisir tout ce qui pourra contribuer au développement de son pays natal ou adoptif. La concurrence commerciale tend, il est vrai, à pousser le trafic maritime vers les ports des Etats-Unis au détriment de ceux de notre pays, mais il n'y a personne parmi vos compatriotes qui ne se réjouirait pas si ce trafic pouvait être légitimement détourné vers les ports de mer canadiens, vers Montréal et Québec, vers Halifax et Saint-Jean. Dans le passé, beaucoup de choses ont contribué à jeter du discrédit sur ce dernier port. Les sondages officiels pour le port même ont dû à un moment donné être corrigés, puis il y a eu le courant d'opinion provoqué par ceux qui pour une raison ou pour une autre ont jugé à propos de peindre les difficultés de la navigation de la baie de Fundy sous les couleurs les plus sombres. Partout, la navigation présente des difficultés; dans certains endroits les obstacles sont même plus sérieux qu'ici, mais on ne semble pas avoir tenu compte de cela. Par l'enquête qui vient d'être tenue, les commissaires et le public ont été mis parfaitement au fait des difficultés qu'offre la navigation de la baie; rien n'a été atténué, du moins par les témoins qui se sont déclarés en faveur du système actuel. Il a été établi que la baie de Fundy est bien pourvue de phares, de sifflets de brume et de toutes les autres facilités pour la navigation; il a été prouvé que les sondages sont exacts et que le routier est suffisant. Il a été démontré que les pilotes, comme corps, sont compétents pour les devoirs qu'ils ont à remplir et que les accidents sont relativement peu nombreux. Il a été aussi démontré qu'il y a d'autres hommes—des capitaines de remorqueurs et de cabotiers soit à vapeur soit à voiles—qui sont capables de conduire leurs navires dans la baie. Quelques-uns

de ces hommes ont déclaré que depuis nombre d'années ils naviguent dans la baie sans jamais avoir rien à craindre. Dans l'intérêt de Saint-Jean, et dans l'intérêt du Canada, il était important que cela fût connu, et quelque soit la décision des commissaires ou la législation qui s'en suivra, le comité pourra se rendre le témoignage d'avoir fait son devoir en jetant du jour sur une plaie hideuse dont le public souffre depuis tant d'années. L'enquête qui vient d'être tenue devra tourner à l'avantage du Canada, de la ville de Saint-Jean, des armateurs et des pilotes eux-mêmes, qui, dans le cas où le système serait changé, auraient toujours l'occasion de rendre des services réels.

Le capitaine Smith.—La question de juridiction sera, je crois, référée au ministre de la justice.

M. Skinner.—Il me sera impossible de répondre au long à M. Jarvis à cause du manque de temps. Il semble étrange que M. Jarvis, qui a préparé ce mémoire élaboré dont on vient d'entendre la lecture, n'ait pas jugé à propos d'exposer ses opinions sous serment au cours de l'enquête, alors qu'il aurait dû être contre-interrogé par les avocats des autres parties. Il est aussi à remarquer que M. Jarvis et les membres du conseil de commerce qui ont demandé cette enquête n'étaient pas intéressés dans la marine marchande et ne connaissaient rien personnellement de la question. Ils ne représentaient nullement ceux qui croyaient avoir raison de se plaindre de l'état de choses actuel et qui désiraient que des changements y fussent apportés. M. Jarvis a parlé en termes tragiques de la " plaie hideuse " dont, prétend-il, le public souffre relativement au système de pilotage en vigueur ici. Me basant sur les témoignages rendus, je crois pouvoir affirmer qu'il n'y a rien de tel et que le public en général ne trouve rien à redire au régime actuel. La question a été soulevée par des gens qui voulaient tout mener à leur guise. En réalité, seuls les propriétaires de goélettes sont opposés au système de pilotage qui existe ici. Je dois dire que pendant tout le temps que j'ai été député au parlement, la question du pilotage n'a jamais été soulevée et aucun mécontentement à ce sujet n'a été manifesté. Par conséquent, je prétends que l'expression " plaie hideuse " n'est ni plus ni moins qu'une métaphore exagérée. Le factum lu par M. Jarvis, bien qu'il ait été rédigé avec beaucoup de soin, ne jette pas du tout de jour sur la question au point de vue pratique. (Il lit.)

Voilà les cinq premières objections qu'on soulève. M. Jarvis déclare qu'il va plus loin que les propriétaires de navires, et il prétend que les pilotes sont les ennemis de la marine marchande, qu'ils sont purement et simplement une charge pour les armateurs, et par conséquent qu'ils devraient disparaître. M. Schofield dit que les pilotes sont nécessaires, mais qu'on pourrait toujours en trouver en vertu de l'offre et de la demande, et que par conséquent le système de pilotage devrait être facultatif. Or, les pilotes n'ont pas été nommés pour nuire à la marine marchande ni pour être à charge aux armateurs. Ils ont été nommés dans l'intérêt du commerce, pour permettre aux navires d'entrer dans notre port et d'en sortir en toute sûreté. Par conséquent, ils sont nécessaires. Et, puisqu'ils sont nécessaires, il ne s'agit plus que de savoir dans quelle latitude s'exerceront leurs fonctions, si le système de pilotage sera obligatoire ou facultatif.

Si je ne me trompe, aucun des propriétaires de navires d'un fort tonnage n'a dit un mot contre le régime actuel, sauf M. Schofield ; il faut donc en conclure qu'en ce qui concerne les grands navires, le système de pilotage en vigueur à l'heure qu'il est ne laisse rien à désirer. Maintenant, examinons la question au point de vue des navires d'un faible tonnage ou des goélettes.

Il y a des capitaines de goélettes qui par suite de leur expérience consommée peuvent conduire des navires de cette classe en dedans et en dehors du port, mais qui ne pourraient pas en faire autant en ce qui concerne les vaisseaux d'un fort tonnage. Ces capitaines n'ont aucunes connaissances relativement aux eaux profondes, à l'usage du compas et à la navigation par les étoiles. Il faut donc maintenir un personnel de pilotes pour les navires qui ne tombent pas dans la catégorie des goélettes. Les pilotes ont à faire un apprentissage de six ans. M. Jarvis dit: plus d'apprentissage. Alors, je le demande, comment les pilotes vont-ils acquérir les connaissances

dont ils ont besoin ? Comment peut-on s'attendre qu'ils vont se préparer à subir un examen s'ils sont exposés à ne pas être employés plus tard ? Mais, dit-on, les capitaines de navires le font bien eux. Oui, mais ils n'ont pas un apprentissage de 6 ans à faire. Un pilote ne peut jamais parvenir à améliorer sa condition, tandis qu'un capitaine peut un jour acquérir un intérêt dans son propre navire. Puis, le capitaine de navire à tout le monde devant lui, tandis que le pilote est restreint aux étroites limites du district pour lequel il a été nommé et ne reçoit que juste de quoi vivre. Donc, il n'y a pas de similitude entre les deux états. Si le pilotage n'était pas obligatoire, les pilotes ne pourraient pas s'exposer aux risques qu'ils courent à l'heure qu'il est, vu qu'ils se trouveraient à la merci des capitaines. Vos Honneurs verront par l'un des relevés qui ont été produits, que sur 314 accidents, 3 seulement sont arrivés à des navires à bord desquels il y avait des pilotes, ce qui fait voir que la propriété est en sûreté entre les mains des pilotes. Si j'avais le temps de m'arrêter à tous les arguments invoqués par M. Jarvis, je pourrais démontrer que le factum qu'il vient de lire, quoique sans doute préparé dans un bon but, n'est en réalité que l'œuvre d'un littérateur critiquant un ordre de choses établi sans comprendre ce qu'il fait. Je citerai ceci comme un exemple. Nous avons un département d'incendie ici ; j'ai résidé dans cette ville toute ma vie et je n'ai jamais rien perdu par le feu ; tout de même il me faut payer des taxes pour maintenir le département en question, parceque je serais protégé au besoin. C'est la même chose en ce qui concerne les pilotes qui font le service dans la baie de Fundy. Puis, on prétend que les droits de pilotage ont contribué à détourner le commerce du port de Saint-Jean. Or, c'est l'introduction des chemins de fer et des autres améliorations modernes qui a réellement contribué à cela en reliant les ports ensemble. Relativement aux chalands à houille venant de Parrsboro', ce trafic n'a commencé qu'après que l'exploitation des houillères de cet endroit se fût développée. De même pour les expéditions de bois. Par conséquent, le commerce n'a pas été détourné de Saint-Jean parce que telle ou telle mesure a été adoptée par le gouvernement, mais bien pour la raison que je viens d'indiquer. Si les droits de pilotage étaient abolis cela ne changerait rien du tout. On prétend que le nombre des commissaires du pilotage est trop grand, mais comme ils ne reçoivent pas de salaire, le nombre ne fait pas de différence. Puis on se plaint que leurs enquêtes sont secrètes. Je répondrai à cela que lorsqu'un homme n'est pas accusé d'un crime proprement dit, il est préférable, en général, que l'enquête soit privée, car il peut se faire qu'il n'y ait réellement aucun blâme à imputer à cet homme, et alors il n'y aurait pas lieu de rendre la chose publique. Je crois, d'un autre côté, que les commissaires devraient avoir une rémunération, car il n'est pas juste d'exiger les services de qui que ce soit gratuitement. Dans tous les cas, les commissaires ne reçoivent aucune rétribution à l'heure qu'il est. Quant à la question de leur expérience, je dirai qu'il y a toujours eu un marin ou plus parmi eux. Dans le cours des trois dernières années, le conseil de commerce lui-même a nommé deux des commissaires du pilotage, et ces deux commissaires se trouvent dans une position assez singulière, vu qu'ils sont propriétaires de navires.

M. Jarvis—Cela n'a pas été prouvé.

M. Skinner—Oui, M. Smith et M. Elkins sont tous deux propriétaires de navires. (Il lit.) Maintenant un mot sur le système de concurrence. Ce ne sont pas les pilotes qui ont inventé cela, mais bien les commissaires du pilotage avec leur longue expérience. Il u'y a jamais eu d'objection à ce système. J'oserai dire que les pilotes seraient heureux d'avoir un poste régulier si la chose était jugée nécessaire. M. Schofield a dit que les pilotes remettaient une partie de leurs émoluments. C'est admis, mais c'est M. Schofield lui-même qui a inauguré cette coutume. Je ne crois pas que les pilotes soient à blâmer sous ce rapport. M. Schofield disait à un pilote : "Vos émoluments sont de $100 ; or, je vous emploierai tout le temps si vous me remettez $25 sur ce montant." Je ne dis pas que M. Schofield voulait ces $25 pour lui-même, mais il désirait sans doute épargner à ses mandants quelques dollars pour leur montrer qu'il pouvait gérer leurs affaires à bon marché. Mais on ne peut invoquer cela contre les pilotes. Le système de pilotage en vigueur ici n'existe pas dans la

Grande-Bretagne, où l'on ne rencontre guère que de grands navires en fer. Puis on prétend que le personnel des pilotes est trop nombreux; mais il a été réduit de 43 à 28, et je crois que les commissaires du pilotage doivent être félicités d'avoir opéré cette réduction. Je dis que les pilotes sont absolument nécessaires, étant donné que les steamers et les voiliers étrangers qui viennent ici ne peuvent s'en passer, et parce que les personnes intéressées dans les goélettes prétendent le contraire, ce n'est pas une raison pour en conclure qu'ils sont inutiles.

Maintenant je passe à la question des assurances. Tous les courtiers d'assurance indépendants de la ville ont déclaré que l'établissement d'un système de pilotage facultatif affecterait les assurances. M. Schofield affirme le contraire, mais il est quelque peu intéressé dans la chose. On dit qu'il n'est jamais question de pilotage dans les polices; mais il ne faut pas oublier qu'un système de pilotage obligatoire existe ici et que les compagnies d'assurance le savent.

M. Jarvis.—Et M. Elkins ?

M. Skinner.—Il est simplement un propriétaire de navires, et lui et M. Schofield n'ont rien à faire avec les assurances.

Quant à la connaissance de la déviation qu'on exige chez les pilotes, il me semble que ce n'est pas une question aussi facile à résoudre que M. Gilbert le suppose. Vos Honneurs en savent plus long que moi là-dessus. M. Gilbert dit que les petites goélettes payent trop de droits. Je crois que l'on va trop loin en demandant que l'exemption de droits soit étendue jusqu'aux navires de 300 tonneaux. On n'est pas recevable à dire : "Nous n'avons pas besoin des services des pilotes", car il faut très souvent payez pour des services dont on n'a pas besoin. Les propriétaires de goélettes voient les choses par le petit bout de la lunette et semblent ne se préoccuper que de leur propres intérêts. Il n'y a pas dans cette ville d'hommes plus respectables que ces propriétaires de goélettes, qui ont fait de l'argent avec leurs navires malgré le paiement des droits dont ils se plaignent maintenant. M. Schofield dit qu'il existe beaucoup de mécontentement dans le public au sujet des pilotes. Je déclare ici que seuls les propriétaires de navires de faible tonnage ne sont pas satisfaits du régime actuel. (Il lit.)

Relativement au déclin de la marine marchande, je prétends que la chose n'est pas due au pilotage, mais bien à la dépréciation du commerce en général et du fait qu'il ne se construit pas autant de navires en bois que par le passé. Les pilotes, que je représente et qui ont été en butte aux insultes et aux railleries de M. Schofield, ne demandent pas l'aumône et ne sollicitent pas non plus de faveurs, mais ils demandent que leurs droits soient respectés. Les autorités de ce pays ont dit : "Nous avons besoin d'hommes capables et expérimentés pour le service du pilotage" ; et ceux qui sont entrés dans ce service ont travaillé avec tant d'activité et d'ardeur qu'ils sont maintenant épuisés et incapables d'exercer un autre métier. Ils demandent justice; ils demandent qu'on les protège contre les propriétaires des petits navires, qui veulent leur ôter le pain de la bouche et les priver de leurs moyens d'existence. Ils ont été établis par la loi et ont consenti à consacrer toute leur vie à leur art. Ils veulent que leurs droits soient reconnus. Ils n'ont pas augmenté le tarif de leurs émoluments et ils n'y ont pas non plus fait de changements, car ils n'ont aucun contrôle à cet égard. On a dit que les commissaires du pilotage étaient les agents de compagnies de steamers ; on visait sans doute M. Troop et on voulait insinuer par là qu'il n'exerçait pas ses fonctions impartialement. Or, qui s'est jamais plaint des commissaires de pilotage?—Si je ne me trompe, M. Troop est membre de la commission du pilotage depuis près de 20 ans, et je le demande, y a-t-il un seul homme dans cette ville qui ait des reproches à lui faire?

Lorsque le conseil de commerce a commencé à s'occuper de cette question, comment a-t-il traité les commissaires du pilotage ? On a fait des insinuations malveillantes sur leur compte en leur absence.

M. Palmer—Ils ont été invités à se présenter devant le conseil.

M. Skinner—Oui, après les avoir insultés et avoir fait des insinuations contre eux, on leur a demandé de se présenter devant le conseil de commerce. Mais ils ne sont pas des valets et ils ne l'ont pas fait. Ils sont aussi indépendants que les membres du conseil de commerce. Et j'affirme ici qu'aucune plainte n'a jamais été faite aux commissaires au sujet du pilotage et qu'aucune requête demandant des changements au système ne leur a jamais été soumise.

Le pilotage obligatoire, dit M. Schofield, est une charge onéreuse. Oui, mais il est nécessaire. Toutes les formes de taxation sont obligatoires et cependant on ne s'en plaint pas. Je paye mes taxes et je puis circuler jour et nuit dans la ville sans que personne ne me fasse de mal. Puis-je me plaindre parce que je paye pour ce privilège?—M. Schofield affirme que le pilotage est inutile. Je prétends que son raisonnement là-dessus est absurde. Ce qu'a dit M. Jarvis au sujet des cochers de place est tout aussi absurde. Puis, on prétend que sous un système de pilotage obligatoires on est exposé à tomber sur un pilote inférieur. Il n'y a pas de pilotes inférieurs. Quelques-uns sans doute sont plus intelligents que les autres, comme dans toutes les autres professions, mais ils ont tous la même somme d'expérience, et parce qu'un homme est moins intelligent qu'un autre il ne s'en suit pas qu'il soit inférieur. C'est une question de sentiment chez les armateurs, qui peuvent aimer certains pilotes mieux que les autres. Il arrive quelquefois qu'un homme, habitué à toujours prendre le pilote qu'il a rencontré la première fois, finit par croire que c'est le meilleur qu'il puisse trouver; or, si cet homme était venu tout d'abord en contact avec un autre pilote, il se pourrait qu'il eût la même opinion à l'endroit de celui-ci. Les 28 pilotes de Saint-Jean sont tous capables de bien faire leur besogne. Au sujet de l'accident arrivé au *Curler*, dont il a été parlé, le pilote a prétendu qu'il n'avait pas la direction du navire au moment de l'accident, et par conséquent il n'était pas responsable. Je ne dis pas que l'on doit un gagne-pain aux pilotes. S'ils ne sont pas nécessaires, personne ne leur doit rien. Par conséquent, ils ne méritent pas les railleries auxquelles ils ont été en butte. Dire qu'un homme est soutenu par le public, c'est dire qu'il est un mendiant. Pouvait-on dire quelque chose de plus insinuant? Les pilotes sont indépendants du public et on les insulte gratuitement en les plaçant dans la classe des mendiants. Ce ne sont pas les propriétaires de grands navires qui font ces insinuations, mais les propriétaires de goélettes. Je tiens à bien établir cette distinction. Les propriétaires des grands navires sont satisfaits du système actuel. Il est digne de remarque que M. Baird, un important propriétaire de goélettes, qui a remplacé l'avocat du conseil de commerce pendant l'absence de ce dernier et qui s'est si bien acquitté de sa tâche—il est digne de remarque dis-je, que M. Baid n'ait pas demandé à se faire interroger comme témoin. M. Jarvis dit que les accidents arrivés aux navires, alors qu'il y avait des pilotes à bord, ont été nombreux.—Or, sur 314 accidents, 3 seulement sont arrivés à des navires à bord desquels se trouvaient des pilotes. Cela peut-il être surpassé? Dans aucune autre partie du Canada pourrait-on signaler un résultat aussi satisfaisant. Et ces hommes ont eu à lutter contre les tempêtes, la brume et toutes sortes de difficultés pendant qu'ils gardaient la propriété et les vies confiées à leurs soins. Aussi, au lieu de les railler et de faire des insinuations perfides contre eux, devrait-on les louanger et les applaudir.

Le capitaine Smith.—Vous pourriez nous donner votre opinion sur la question de savoir si le district de pilotage peut s'étendre en dehors de la limite de 3 milles.

M. Skinner.—En ce qui concerne la baie de Fundy, c'est un point difficile à décider. Quelques-uns ont prétendu que la baie est une mer et que la limite doit être déterminée d'un point quelconque de la côte à l'intérieur de la baie. Lorsque l'affaire des pêcheries a été réglée à Washington, on en est venu à la conclusion, je crois, que pour les fins de pêche, la limite de 3 milles devrait être fixée en dehors de la baie. Mais pour comprendre la limite de trois milles il faut remonter à son origine.

Le capitaine Douglass.—La portée de canon.

M. Skinner—Oui, mais nous avons des canons qui portent à une distance de 9 milles, et s'il avait existé dans le temps un canon capable de porter à cette distance,

la limite aurait été de 9 milles au lieu de 3 milles. En dehors de la limite, l'océan appartient naturellement à tout le monde. Je pourrais citer un grand nombre d'autorités pour montrer que la limite de 3 milles n'a rien a faire avec la question du pilotage. Lorsqu'un navire britannique est à 100 milles ou 1,000 milles en mer, il se trouve sur le territoire britannique tout comme s'il était dans son port. On peut engager un pilote pour un navire qui doit traverser l'océan. Les pilotes ne s'arrêtent pas à la limite de 3 milles; en dehors de cette limite la mer n'est à personne, pour les fins de la guerre seulement, mais pour les fins de la paix elle est à tout le monde. Si les règles de la prudence exigeaient que partout les pilotes allassent chercher les navires à une distance de 40 ou 100 milles en mer pour les conduire à bon port, la chose serait imposée comme loi par toutes les nations. On prétend qu'un navire étranger ne peut être forcé de payer des droits de pilotage en dehors de la limite de 3 milles, mais je suis d'avis que cette limite n'a rien à faire avec la question du pilotage et n'est applicable qu'aux cas de guerre.

M. Jarvis—M. Skinner a prétendu que le comité du conseil de commerce avait manqué de courtoisie envers les commissaires du pilotage et que ces derniers n'avaient pas été consultés. Je dirai que l'on a tout fait pour les consulter. Le président n'a pas voulu se présenter devant le conseil de commerce. Il n'a pas voulu rendre témoignage lors de l'enquête tenue par le sous-ministre en 1891, bien qu'il sût l'importance de la chose, et les commissaires qui ont tenu l'enquête qui vient de se terminer savent qu'il ne s'est présenté devant eux qu'à contre-cœur.

Le capitaine Douglass—J'ai vu M. Troop avant son interrogatoire et il m'a déclaré qu'il n'avait aucune objection à rendre témoignage.

M. Jarvis—Je suis très heureux d'apprendre cela, car le public était sous une impression différente. M. Elkin, qui tout d'abord ne partageait pas la manière de voir de notre comité, s'est ensuite rangé de notre opinion, comme on a pu le constater par son témoignage. Quant aux accidents dont a parlé M. Skinner, ils sont presque tous arrivés en dehors de la baie de Fundy.

Le capitaine Smith—Cela sera corrigé. Le relevé pourra facilement être modifié.

M. Schofield—On trouve étrange que M. Baird n'ait pas été entendu comme témoin. M. Baird m'a dit qu'il était prêt à rendre témoignage, mais qu'il était député au parlement et qu'il ne voulait pas être avocat et témoin dans la même cause. Il voulait être libre et ne tenait pas à s'exposer à être confronté avec ses propres déclarations, mais il est avec nous.

M. Jarvis—Nous désirons déclarer ici que nous avons apprécié la vive attention que les commissaires enquêteurs ont donnée à tous les témoignages et la stricte impartialité dont ils ont fait preuve pendant tous le cours de l'enquête, et je damanderai la permission de lire une résolution exprimant nos sentiments à ce sujet.

Le capitaine Smith—Le capitaine Douglass et moi préfèreraient que cette résolution ne fût pas lue. Nous avons été nommés pour tenir une enquête dans l'intérêt du public, et il était de notre devoir d'être justes et impartiaux envers tous. Nous désirons, cependant, exprimer nos remerciements à ceux qui ont pris cette initiative. Nous sommes parfaitement satisfaits de la manière dont les avocats des parties ont interrogé les témoins, et maintenant que l'enquête est terminée il ne nous reste plus qu'à étudier les témoignages et à faire rapport au ministre de la marine. J'ajouterai que je suis très heureux que l'on m'ait adjoint un homme aussi capable que le capitaine Douglass.

La résolution en question se lit comme suit:—

"Le comité du conseil de commerce de Saint-Jean désire, à la clôture de l'enquête officielle sur le système de pilotage du port, exprimer ses sentiments de reconnaissance au ministre de la marine et des pêcheries pour avoir ordonné sans retard cette enquête, qui a été conduite si habilement et si impartialement.

"Le comité demanda, au mois de décembre dernier, qu'une enquête fût tenue afinque tous les intéressés pussent être entendus. L'enquête a eu lieu et il ne reste

plus qu'à tirer les conclusions. Le comité demande qu'on lui permette de faire les observations suivantes:

" 1. Le comité veut qu'il soit bien compris qu'il parle seulement dans l'intérêt de la ville et du port de Saint-Jean, et non dans l'intérêt spécial des propriétaires de navires ou d'une autre classe quelconque de la population.

"2. Il ne désire pas que le pilotage soit complètement aboli, mais il demande qu'il ne soit pas imposé dans les cas où les services de pilotes ne seront pas nécessaires; et il fera remarquer (la chose a été prouvée) que sous les systèmes de pilotage non obligatoires, comme à Antigua, à la Barbade et dans plusieurs ports britanniques, les pilotes continuent à être activement employés.

"3. Etant donné que, d'après les témoignages rendus, le paiement obligatoire des droits de pilotage pour les navires naviguant dans la baie de Fundy n'a été imposé que 50 ans après la fondation de la ville et n'est exigé à l'heure qu'il est que de quelques-uns des navires qui viennent à Saint-Jean, et étant donné en outre que la baie est ouverte et bien protégée par des phares, des sifflets de brume, etc., le comité représente respecteusement que le paiement de ces droits ne devrait plus être obligatoire dans aucun cas, mais que l'on devrait mettre tous les navires qui viennent à Saint-Jean ou qui en partent sur le même pied, en rendant le pilotage dans la baie facultatif dans tous les cas sans exception.

" 4. Le comité représente respectueusement que dans les limites du port même le pilotage devrait aussi être non obligatoire, mais le conseil municipal pourrait établir un tarif de droits pour le pilotage dans le port, tarif qui s'appliquerait dans tous les cas où les pilotes seraient employés et où aucun contrat spécial n'aurait été fait.

"5. Le comité représente respectueusemant que dans ce cas on pourrait se passer de la commission actuelle et épargner ainsi les dépenses qu'elle entraîne.

"6. Le comité représente respectueusement que le système d'apprentissage devrait être aboli et qu'une commission de pilote devrait être accordée à tous ceux qui pourraient montrer, au cours d'un examen, qu'ils ont l'expérience voulu.

"7. Le comité représente respectueusement que cet examen devrait être conduit par des officiers du gouvernement expérimentés dans la navigation, qui s'assureraient si les candidats connaissent bien le port et émettraient des commissions, qui seules donneraient le droit de rendre des services comme pilotes—lorsque des services de ce genre seraient sollicités—dans les limites du port même.

" 8. Et relativement au fonds du pilotage et au corps actuel de pilotes, le comité représente respectueusement que l'intérêt de chaque personne dans le fonds pourrait être déterminé au moyen des livres de la commission du pilotage. Les hommes jeunes et actifs parmi les pilotes retireraient leur quote-part, et le reste du fonds serait administré par le gouvernement ou le conseil municipal, et servirait à subvenir aux besoins des pensionnaires actuels et des pilotes infirmes et agés. Dans le cas où le fonds serait insuffisant, un droit de tonnage pourrait être imposé sur tous les navires de 250 tonneaux et au-dessus entrant dans le port; mais ce droit, dans le cas des steamers à passagers et des autres navires employés au cabotage ou à un autre trafic régulier, ne serait prélevé que quatre fois par année. Cette taxe disparaîtrait lorsqu'il n'y aurait plus personne à soutenir à même le fonds.

" Et enfin, le comité demande respectueusement, dans l'intérêt du port de Saint-Jean et dans l'intérêt de tout le Canada, dont ce port est un important débouché en hiver, que l'enquête qui vient d'avoir lieu soit complétée :—

" (1.) Par des recherches au bureau météorologique central, à Toronto, relativement à la prédominance de la brume dans la baie de Fundy et le long de la côte atlantique de la Nouvelle-Ecosse.

" (2.) Par un nouvel examen des divers endroits dans la baie et une épreuve du routier actuel par un officier compétent, avec un steamer de l'Etat à sa disposition, afin que toute erreur dans les livres publiés jusqu'ici puisse être corrigée.

Saint-Jean, N.-B., 1er mars 1895.

La commission s'ajourne.

RAPPORT

DU

COMITÉ SPÉCIAL

(*CONSEIL DE COMMERCE DE SAINT-JEAN.*)

SUR LA

BAIE DE FUNDY ET LE PORT DE SAINT-JEAN, N.-B.

Présenté à une assemblée tenue le 27 février 1887.

INTRODUCTION.

SALLES DU BUREAU DE COMMERCE DE SAINT-JEAN, mars 1887.

Le comité du conseil de commerce de Saint-Jean a préparé ce rapport sur la baie de Fundy en se basant sur l'expérience des navigateurs, sur les archives de l'Etat et sur des documents publics et officiels, et il a pu ainsi vérifier qu'il existe beaucoup d'erreurs dans les opinions reçues touchant la baie, ses brumes, ses marées, etc., et dans les livres publiés à ce sujet.

Et le conseil de commerce, ayant jugé qu'il était à propos que ce rapport fût imprimé et répandu partout dans l'intérêt de notre trafic, a demandé au conseil de ville de contribuer aux frais de sa publication, ce à quoi ce dernier a généreusement consenti. Aussi, lui offrons-nous nos sincères remercîments.

A la fin du dernier siècle, la baie n'était que peu fréquentée par les navires étrangers, et le cabotage y était très limité. Ses brumes en été, sa basse température en hiver, son manque de phares, de cornets et de sifflets de brume (les sifflets automatiques et les bouées à cloche étaient alors inconnues), ses marées montant à des hauteurs incertaines et prenant des directions indéterminées, ses côtes rudes et ses rochers escarpés, ses cartes plus générales que spéciales—tout cela sans doute a créé le courant d'idées qui existait alors au sujet de ses dangers. Cependant, les navigateurs de ce temps-là, en usant de prudence, surmontaient victorieusement toutes ces difficultés ; les voyages qu'ils faisaient dans ces parages n'étaient pas naturellement aussi agréables que s'ils avaient navigué dans la mer des Antilles, mais tout de même il ne leur arrivait pas plus d'accidents que dans d'autres eaux mieux connues, toutes proportions gardées.

Aujourd'hui, la plupart des risques de danger sont conjurés. Rien de ce qui existe ailleurs pour rendre la navigation sûre ne manque en ce qui concerne la baie. De meilleures cartes, des rivages garnis de phares, des cornets et des sifflets de brume, des bouées automatiques et à cloches placées à tous les endroits dangereux, les marées et leur direction bien connues, la formation du fond parfaitement déterminée—tous ces avantages ont dissipé les craintes de l'ancien temps et ont rendu la navigation de la baie aussi sûre que celle des abords de n'importe quelle côte.

Les navires à vapeur remplacent graduellement les voiliers pour la navigation océanique et le cabotage. Bientôt, les dérives par les temps calmes et avec les marées, les erreurs dans l'estime et tout ce qui s'en suit seront choses du passé, et les navires pourront entrer dans la baie de Fundy avec autant de sûreté que s'ils entraient dans la Manche ou les eaux voisines de la baie de Passamaquoddy.

JAMES A. HARDING,
Président du conseil de commerce de Saint-Jean.

RAPPORT DU COMITÉ SPÉCIAL DU CONSEIL DE COMMERCE DE SAINT-JEAN SUR LA BAIE DE FUNDY ET LE PORT DE SAINT-JEAN, N. B.

Présenté à une assemblée tenue le 27 janvier 1887.

SAINT-JEAN, N. B., 27 janvier 1887.

Une assemblée spéciale du conseil de commerce de Saint-Jean fut tenue aujourd'hui dans le but de recevoir le rapport du comité nommé il y a quelque temps pour recueillir des renseignements concernant la baie de Fundy et le port de Saint-Jean en vue de faire de Saint-Jean le futur port d'hiver des paquebots-poste canadiens.

M. SIMEON JONES, qui présidait, expliqua l'objet de l'assemblée, un grand nombre de membres du conseil étant présents.

M. ROBERT CRUIKSHANK, président du comité, lut ensuite le rapport et les lettres qui suivent :—

RAPPORT.

Au président et aux membres du conseil de commerce de Saint-Jean, N.-B.

MESSIEURS,—En vertu d'une proposition du conseil de commerce adoptée à une assemblée générale tenue le 26 octobre dernier, les soussignés ont été constitués en comité pour recueillir des renseignements et des statistiques relativement à la navigation de la baie de Fundy et du port de Saint-Jean, et au nombre d'accidents qui sont arrivés dans ces parages comparativement à ce qu'accusent sous ce rapport les abords des autres ports, et ils ont maintenant l'honneur de présenter leur rapport. Nous croyons devoir dire tout d'abord que nous avons eu beaucoup de difficulté à obtenir des données authentiques et correctes par suite de la destruction d'un grand nombre de livres et de documents lors de l'incendie de 1877. Nous devons confesser que l'ignorance et les préjugés que nous avons constatés en dehors de cette province au sujet de la sûreté de la navigation de la baie de Fundy et de son accessibilité, sont inexcusables. Qu'une nappe d'eau comme la baie de Fundy et qu'un port comme celui de Saint-Jean, qui sont fréquentés depuis un siècle par tant de steamers et de voiliers des plus grandes dimensions, soient si mal connus, c'est vraiment inconcevable. Les recherches que nous avons faites auront pour effet, nous en sommes convaincus, de dissiper les erreurs que comportent les opinions reçues au sujet de la baie et du port de Saint-Jean en démontrant que celui-ci offre toutes les conditions voulues pour que l'on en fasse un port terminal pour le Canada, tant en été qu'en hiver. Les idées erronées qui règnent dans le public à ce sujet sont attribuables dans une certaine mesure aux renseignements incorrects donnés dans les cartes récemment publiées, où les difficultés que présente la navigation de la baie de Fundy sont exagérées et dénaturées. Nous citerons comme exemple l'une de ces cartes qui est tombée sous nos yeux, intitulé "Carte de la côte de l'Amérique du Nord à partir du détroit de Belle-Ile jusqu'à Boston", et publiée par un nommé Charles Wilson, à Londres, en l'an 1877. Dans une note sur cette carte, vis-à-vis de l'entrée de la baie de Fundy, se trouve l'observation suivante, sur laquelle nous attirons spécialement l'attention :—

"*Les navires qui naviguent dans la baie de Fundy rencontrent une atmosphère presque constamment enveloppée dans d'épais brouillards ; les marées portent avec une grande rapidité sur les rochers et sur les hauts-fonds, dont la baie abonde, et il est difficile de trouver un mouillage à cause de la profondeur de l'eau. Il faut donc, dans ces parages, user de beaucoup de précautions si l'on veut éviter des désastres.*"

En lisant des choses comme cela, il n'est pas étonnant que les étrangers soient sous l'impression que la navigation de la baie est très dangereuse. Pour réfuter ces

faux rapports, votre comité n'a puisé qu'à des sources d'une incontestable authenticité.

Ainsi, il est dit que "l'atmosphère de la baie de Fundy est constamment enveloppée dans d'épais brouillards". A ce sujet, votre comité attire l'attention sur un état préparé par le gardien du sifflet de brume qui se trouve sur

L'ILE AUX PERDRIX,

à l'entrée du port de Saint-Jean, et indiquant la durée de la brume pendant les mois d'hiver, dans le cours de 17 ans, de 1870 à 1886, ces deux années comprises. (*Voir* pièce n° 1 de l'annexe.) Voici quelle a été la durée moyenne de la brume pendant cette période de temps :—

Mois.	H.	M.
Novembre	11	55
Décembre	8	9
Janvier	21	21
Février	16	46
Mars	17	56
Avril	40	4
Total	116	11

soit une moyenne par mois de 19 heures 22 minutes, ou 38 minutes par jour.

Et d'après un relevé par la même personne (pièce n° 2 de l'annexe) et couvrant *toute l'année* pendant une période de 21 ans, de 1895 à 1885, il appert que le sifflet a fonctionné en moyenne, chaque mois, comme suit;

Janvier, 3½ jours; février, 3 jours; mars, 3 jours; avril, 2½ jours; mai, 3½ jours; juin, 6 jours; juillet, 7½ jours; août, 7½ jours; septembre, 4 jours; octobre, 2½ jours; novembre, 1½ jour; décembre, 3 jours, soit une moyenne de 3 heures et 22 minutes par jour pendant les 21 ans.

Votre comité fera remarquer qu'il ne s'agit pas seulement de la brume dans ce relevé. On y a inclus tout le temps que le sifflet a fonctionné lorsque l'atmosphère était obscurcie en été par la fumée provenant des feux de forêts, et en hiver par les vapeurs s'élevant de la baie et causées par le froid extrême qui règne durant les mois de janvier et février.

On trouvera en outre à l'annexe (pièce n° 3) un état basé sur les rapports des gardiens des sifflets de brume situés sur l'île aux Phoques Machias, à Head-Harbour, à la Pointe des Lépreux, et sur l'île aux Perdrix, rapport indiquant l'état de l'atmosphère dans la baie de Fundy pendant les mois d'hiver de 1883-1884 et 1884-85. On verra par cet état que durant les six mois d'hiver de ces deux années, aux quatre stations susdites, il n'y a eu en moyenne que 35 minutes de brume par jour.

A l'annexe se trouve aussi (pièce n° 4) un résumé du rapport général soumis au département de la marine et des pêcheries, à Saint-Jean, sur l'état de l'atmosphère à toutes les stations de sifflets de brume dans la baie de Fundy pendant les mois d'hiver de 1880 à 1885, ces deux années comprises,—par lequel on verra que pendant les 6 mois d'hiver de ces 6 années, à toutes les stations ensemble, il n'y a eu en moyenne que 34 minutes de brume par jour.

Il est par conséquent évident qu'il y a eu très peu de jours où la brume a été assez épaisse pour rendre le fonctionnement des sifflets nécessaires, et qu'il n'y a aucunement lieu de dire que l'atmosphère de la baie de Fundy est *presque constamment enveloppée dans d'épais brouillards.*

Puis, relativement à la

SURETÉ DE LA NAVIGATION

de la baie de Fundy et de l'accessibilité des ports de Saint-Jean, votre comité attire l'attention sur les documents suivants qui viennent de capitaines de navires et de

pilotes des plus respectables, et parfaitement au courant de la question qu'ils traitent :—

Lettre du capitaine W. A. Robinson. (*Voir* pièce n° 5 de l'annexe.)

Lettre du capitaine David Boddie. (*Voir* pièce n° 6 de l'annexe.)

Lettre du capitaine B. B. Bustin. (*Voir* pièce n° 7 de l'annexe.)

Lettre du capitaine Jos. Pritchard. (*Voir* pièce n° 8 de l'annexe.)

Lettre du capitaine D. Smalley. (*Voir* pièce n° 9 de l'annexe.)

Lettre du capitaine J. J. Brown. (*Voir* pièce n° 10 de l'annexe.)

Lettre du capitaine Hill, de l'*Ulanda*, Ligne Furness. (*Voir* pièce n° 11 de l'annexe.)

Lettre du capitaine Pike, ci-devant de la Ligne Internationale. (*Voir* pièce n° 12 de l'annexe.)

Lettre du capitaine Edward Smith, du steamer *Damara*. (*Voir* pièce n° 12-B de l'annexe.)

Rapport du capitaine C. S. Taylor, capitaine du port de Saint-Jean. (*Voir* pièce n° 13 de l'annexe.)

Rapport de Richard Cline, un des pilotes lamaneurs du port de Saint-Jean. (*Voir* pièce n° 14 de l'annexe.)

Rapport du pilote Rutherford. (*Voir* pièce n° 14-B de l'annexe.)

Rapport de MM. Scammell, Frères, agents pour les steamers de la Ligne Anchor. (*Voir* pièce n° 15 de l'annexe.)

Copie d'une lettre de Jas. B. Hegan, ingénieur intérimaire au service du conseil des travaux à Saint-Jean, au ministère à Ottawa. (*Voir* pièce n° 15-B de l'annexe.)

Le conseil de commerce pourra aussi consulter les documents suivants :—

Relevé du nombre des navires qui sont partis de Saint-Jean pour aller prendre la mer pendant les 7 années comprises entre 1869 et 1875. Ce relevé, tiré des registres tenus à la douane de Saint-Jean, donne un total de 8,943 navires, de 3,159,118 tonneaux. (*Voir* pièce n° 16 de l'annexe.)

Relevé du nombre des steamers et des voiliers au long cours ainsi que des steamers de cabotage (y compris leur tonnage) qui sont arrivés dans le port de Saint-Jean pendant les 10 années écoulées entre 1877 et 1886, y compris ces deux années. Ce relevé donne 16,719 navires, de 5,261,658 tonneaux. (*Voir* pièce n° 17 de l'annexe.)

Relevé du nombre des steamers et des voiliers au long cours ainsi que des steamers de cabotage qui sont partis du port de Saint-Jean pendant la même période de 10 ans (de 1877 à 1886). Ce relevé donne 16,794 navires, de 5,532,188 tonneaux ; soit, pour les arrivées et les départs pendant les 10 ans, 33,513 navires, de 10,793,846 tonneaux. Sur ce chiffre, le nombre des voiliers au long cours qui sont arrivés à Saint-Jean et en sont partis s'est élevé à 25,988, de 5,622,448 tonneaux ; et le nombre des steamers au long cours et de cabotage, à 7,525, de 5,771,398 tonneaux—soit un total de 33,543 navires, de 10,793,846 tonneaux. (*Voir* pièce n° 18 de l'annexe.)

Le nombre total des steamers de cabotage qui sont arrivés à Saint-Jean et en sont partis pendant les 10 années comprises entre 1877 et 1886, inclusivement, a été de 3,898 navires, de 1,742,765 tonneaux. (*Voir* pièce n° 19 de l'annexe.)

On trouvera aussi un état (pièce n° 20 de l'annexe) indiquant la valeur des importations et des exportations pour le port de Saint-Jean pendant les 10 années écoulées entre 1877 et 1886, y compris ces deux années. Cet état fait voir que la

Valeur des importations a été de..........................	$ 47,832,570
Et celle des exportations de..................................	36,346,794
Soit une valeur totale de.......................$	84,179,364

(La valeur des nouveaux navires n'est pas incluse dans cet état).

On trouvera en outre un état des accidents qui sont arrivés aux navires dans la baie de Fundy, en se rendant dans le port de Saint-Jean ou en le quittant, pendant la période de temps comprise entre 1869 et 1886, avec le chiffre approximatif des pertes dans chaque cas, y compris les cargaisons. (*Voir* pièce n° 21 de l'annexe.)

D'après les états ci-dessus, tirés des registres de la douane de Saint-Jean et préparés par M. Keith Barber, celui-ci a établi les proportions de pertes suivantes pour les 10 années comprises entre 1877 et 1886 (*voir* pièce n° 22 de l'annexe) :—

La proportion des pertes relativement aux *steamers*, en prenant pour base le *tonnage total* des steamers qui sont venus à Saint-Jean et qui en sont partis, est de ·08 de 1 pour 100.

La proportion des pertes relativement aux cargaisons des *steamers*, en prenant pour base le chiffre des importations et des exportations, est de ·002 de 1 pour 100.

La proportion des pertes relativement aux *voiliers*, en prenant pour base le *tonnage total* des voiliers qui sont venus à Saint-Jean et qui en sont partis, est de ·41 de 1 pour 100.

La proportion des pertes relativement aux cargaisons des voiliers, en prenant pour base le chiffre total des importations et des exportations, est de ·05 de 1 pour 100.

La proportion des pertes relativement aux steamers et aux voiliers pris ensemble, en prenant pour base le *tonnage total* des navires de tous genres qui sont venus à Saint-Jean et qui en sont partis, est de ·26 de 1 pour 100.

On voit par là que la proportion des pertes est très faible.

Pour prouver que les assurances considèrent la navigation de la baie de Fundy comme sûre, nous dirons que les agents qui représentent ici les compagnies d'assurance maritime prennent des risques de Saint-Jean *directement* en Europe au même taux de prime que de Halifax, Nouvelle-Ecosse, et de Boston et Portland, ce qui montre que les dangers qu'offrent la baie ne sont pas aussi formidables que le prétendent ceux qui ont intérêt à déprécier notre port.

Votre comité attire l'attention sur le fait que le port de Saint-Jean devrait recevoir une grande partie des marchandises qui, croit-on, vont être transportées par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, lors de l'achèvement du chemin de fer Mégantic ou Ligne Courte, et pour lesquelles il faudra un port d'expédition sur l'Atlantique, à cause de la courte distance à parcourir entre le dernier point de départ en Irlande et Saint-Jean. La distance par eau

de Moville	à Halifax est de..	2,338 milles
do	à Saint-Jean.....	2,538 do
do	à Portland, Me..	2,617 do

En tenant compte de la distance à parcourir par chemin de fer entre Saint-Jean et Halifax (276 milles) pour atteindre Saint-Jean comme centre convenu de départ pour l'ouest par voie du chemin de fer de la Ligne Courte et de la différence de distance entre Saint-Jean et Portland, Me. (environ 80 milles), nous croyons que nous sommes justifiables de dire que Saint-Jean a l'avantage. Le port de Saint-Jean offre, même à l'heure qu'il est, assez d'espace pour les steamers du plus fort tonnage, des deux côtés du port, et la profondeur de l'eau peut être beaucoup augmentée au moyen de dragage, et ce à peu de frais. Des steamers tirant 27 pieds d'eau sont chargés dans le port de Saint-Jean, et des vaisseaux de guerre tirant 27½ pieds d'eau sont entrés dans le port et en sont sortis sans difficulté.

La côte à partir de l'entrée de la baie de Fundy jusqu'au port de Saint-Jean est partout si bien protégée par des sifflets de brume, des bouées automatiques et des phares, qu'il faut qu'un navire soit bien peu propre à la navigation ou qu'il soit conduit avec bien peu de prudence pour qu'il s'échoue ou même touche le fond. A partir de l'entrée de la baie de Fundy, à l'île aux Phoques Machias, par voie du chenal du nord ou de l'ouest, et à l'île aux Eglantiers sur le chenal du sud, jusqu'au port de Saint-Jean, les navires ne perdent pas le son du sifflet de brume ou d'une bouée automatique avant d'avoir saisi le son d'un autre sifflet ou d'une autre bouée, et les sondages sont si réguliers et le mouillage est si bon, surtout à l'entrée du port de Saint-Jean, que le danger est réduit à un minimum même par les temps les plus brumeux. Les pilotes disent que par un temps de brume ils craignent plus d'entrer dans les ports de Boston, Portland ou Halifax que dans celui de Saint-Jean. A New-York, à Boston et à Portland, les navires sont quelquefois obligés d'attendre plus longtemps

après la marée qu'à Saint Jean, et la brume est généralement aussi épaisse, sinon plus, à Portland et le long de la côte de l'Etat du Maine que dans la baie de Fundy. En hiver, les brouillards sont très rares. Ils sont plus fréquents dans les mois de juin, juillet et août, mais il est rare qu'ils persistent pendant plusieurs jours de suite au point d'empêcher de voir la terre dans la baie, et ni la neige ni la brume ne gênent ou retardent les steamers, la navigation de la baie étant si simple, étant donné qu'il n'y a pas de hauts-fonds ni de rochers traîtres sur la route à partir de l'embouchure de la baie jusqu'au port de Saint-Jean. Ainsi, par exemple, les steamers de la Ligne Internationale, qui depuis plus d'un siècle font le service entre Saint-Jean et Boston, qui font trois et quatre voyages par semaine dans chaque sens pendant une partie de l'année et deux voyages par semaine dans chaque sens en hiver, qui transportent un nombre immense de passagers et de très grandes quantités de marchandises, n'ont jamais signalé une seule perte de vie sur cette route pendant toute cette période de temps. Depuis les trente dernières années, des steamers font le trajet entre Saint-Jean et la région occidentale de la Nouvelle-Ecosse, et pendant tout ce temps-là pas un seul ne s'est perdu, ce qui montre que ni la brume ni la neige ne sont une source de danger pour les steamers qui se rendent à Saint-Jean ou qui en partent, lorsqu'on use des précautions voulues.

RELATIVEMENT À LA GLACE

en hiver, votre comité affirme sans crainte d'être contredit qu'il n'y a pas un seul port au nord du cap Hatteras aussi libre de glace que celui de Saint-Jean. La glace qui se forme sur la rivière Saint-Jean et ses tributaires finit au détroit (*Narrows*), à quelques trois milles en amont des chutes, qui se trouvent à environ un mille en amont du port de Saint-Jean, et est complètement empêchée, par le détroit, de s'échapper dans le port, de sorte qu'il n'y a jamais de glace flottante ni de glace de fond dans le port en automne ou en hiver; et au printemps, la glace épaisse de la rivière pourrit tout à fait avant de se désagréger et d'atteindre les chutes, et les glaçons un peu gros sont pulvérisés en descendant les chutes. Quant à la formation de glace *dans le port même*, la chose est impossible à cause des fortes marées qui s'y produisent. En outre, il n'y a jamais de champs de glace dans la baie en aval du port de Saint-Jean. On ne peut pas dire la même chose des autres ports situés sur la côte au nord de Baltimore, y compris Philadelphie, New-York, Boston, Portland et Halifax, où les eaux ne se soient complètement congelées et où des navires n'aient été enfermés dans les glaces, *sauf Saint-Jean.* Les capitaines de la marine marchande et les armateurs n'ont donc pas à craindre que leurs navires soient avariés par la glace dans la baie de Fundy ou dans le port de Saint-Jean.

En présence de toutes les preuves qu'il a réussi à accumuler, votre comité croit pouvoir affirmer avec toute assurance :

1. Que la navigation de la baie de Fundy, de son embouchure à Saint-Jean, est remarquablement simple et facile, soit par le chenal du sud soit par celui de l'ouest; c'est tellement le cas que les pilotes, par un mauvais temps, préfèrent faire route vers le port de Saint-Jean que vers n'importe quel autre port sur la côte.

2. Que les brouillards ou les vapeurs ne retardent jamais les steamers *en été ou en hiver*, et qu'il n'y a *jamais le moindre obstacle causé par la glace.*

3. Que les steamers transatlantiques qui fréquentent les ports de Portland et de Boston n'ont qu'à dévier une fois pour toutes de leur route régulière et suivre ensuite une ligne droite pour se rendre à Saint-Jean.

4. Que le chenal du sud, qui s'ouvre dans la baie à une largeur de 18 milles dans sa partie la plus étroite et de 35 à 40 milles en moyenne, et permet de naviguer en eau profonde et sans obstacles jusqu'à l'embouchure du port de Saint-Jeau, où un étranger qui ne voudrait pas entrer dans notre port par un gros temps peut trouver un excellent mouillage de 35 x 50 milles à peu près.

5. Que les plus grands navires de guerre et de commerce ont visité notre port, sauf le *Great Eastern*, qui aurait pu facilement y entrer.

6. Que le port de Saint-Jean, en ce qui concerne la navigation, n'est pas seulement *l'un des plus sûrs*, mais bien *le plus sûr*, en été et en hiver, tout le long de l'année, parmi les ports situés au nord du cap Hatteras.

Et votre comité ne voit pas pourquoi on ne ferait pas de Saint-Jean un port terminal pour le trafic de la région occidentale du Canada et de la province de Québec. Lorsque la communication par chemin de fer sera parfaite entre Edmundston, en cette province, et l'Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, le débouché naturel pour le trafic de Québec, en hiver, sera Saint-Jean, étant donné que c'est le port ouvert le plus proche et le plus accessible en Canada.

Et votre comité croit que tous ces faits devaient engager le gouvernement fédéral à stipuler dans le contrat pour le transport des dépêches que, lors de l'achèvement du chemin de fer Mégantic ou Ligne Courte, les paquebots-poste britanniques devront faire le service *au moins alternativement, sinon directement, entre la Grande-Bretagne et le port de Saint-Jean.*

Le tout respectueusement soumis,

R. CRUISHANK,
ANDRÉ CUSHING,
W. E. VROOM,

SAINT-JEAN, 26 janvier 1887.

ANNEXE Nº 1.

INDIQUANT la quantité de brouillard de la mer à l'entrée du havre de Saint-Jean, depuis novembre 1870 jusqu'à avril 1886, inclusivement.

Année.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.
	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
1870	*2 30	1 45	....	....	....	....
1871	....	1 00	30 40	19 25	47 15	16 10
1872	5 35	2 30	6 10	3 15	2 30	62 20
1873	7 45	43 35	42 20	23 25	12 45	33 40
1874	4 30	4 00	69 40	4 05	61 45	26 15
1875	4 10	13 05	....	37 10	1 00	44 10
1876	21 00	1 40	38 20	....	17 15	40 10
1877	24 45	7 15	20 20	8 45	38 45	41 40
1878	1 50	6 00	23 05	9 50	22 35	74 40
1879	30 55	11 40	....	12 20	39 00	36 00
1880	11 55	7 30	51 45	38 35	....	80 15
1881	16 35	7 30	7 45	25 20	7 35	8 20
1882	13 15	....	4 15	11 05	16 30	39 15
1883	26 00	....	14 35	12 25	2 50	49 30
1884	2 40	22 00	36 20	65 35	16 30	22 40
1885	20 50	9 00	8 15	....	1 15	6 10
1886	8 15	....	9 30	13 55	17 20	99 50

Soit une moyenne de 38 minutes par jour.

* Les deux heures et trente minutes en novembre 1870 sont pour un brouillard de terre, ou épaisseur de la terre, ou sortant de la terre. Pas de brouillard jusqu'au 8 décembre ; ou dans ce présent mois, 1886, pas de brouillard jusqu'au 8.

ANNEXE N° 2.

INDIQUANT le nombre d'heures et minutes dans chaque mois que le sifflet à vapeur à l'entrée du havre de Saint-Jean s'est fait entendre pour quelque cause que ce soit, depuis janvier 1865 jusqu'à décembre 1885.

Année.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.
	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
1865	39 15	26 40	63 50	43 30	137 05	197 15	96 25	69 15	74 05	47 30	33 00	47 45
1866	48 15	52 15	74 45	65 15	31 25	88 20	118 45	64 30	89 45	35 00	56 00	46 00
1867	77 50	44 05	46 00	60 05	45 45	97 00	86 56	262 00	55 15	28 50	48 45	34 40
1868	35 00	33 45	112 45	97 55	129 25	182 50	281 45	207 50	104 20	28 00	5 05	39 15
1869	36 45	61 45	36 10	30 55	31 40	121 30	192 45	94 15	84 35	63 40	12 25	50 45
1870	75 10	61 25	23 00	27 00	62 10	160 00	200 10	208 50	56 15	23 55	15 25	47 45
1871	55 30	34 40	73 55	20 10	38 10	123 25	164 40	147 45	56 30	30 45	Lost.	46 15
1872	31 55	42 45	52 00	77 40	81 10	131 10	131 30	218 20	77 05	27 35	23 45	92 50
1873	79 55	54 10	51 05	36 45	100 40	77 35	256 15	148 30	175 00	67 25	45 40	115 50
1874	165 50	86 25	76 45	74 20	114 15	83 10	179 35	129 10	126 35	58 30	29 40	68 40
1875	86 40	88 40	33 25	67 00	79 00	167 40	187 00	298 45	97 50	48 45	27 05	63 35
1876	76 45	48 50	40 10	61 25	101 30	323 10	175 45	164 10	26 50	27 10	47 05	78 25
1877	84 10	49 20	102 40	43 55	19 50	126 45	248 20	216 35	131 15	10 55	31 10	25 30
1878	66 40	26 45	51 00	79 15	92 20	247 55	160 35	249 15	170 30	111 40	1 45	24 35
1879	93 30	81 30	92 00	84 10	288 15	183 50	142 45	151 10	93 00	66 15	76 35	212 45
1880	122 55	140 00	87 05	110 25	174 00	104 00	295 00	202 30	130 10	42 30	55 05	69 00
1881	80 45	120 30	41 35	36 45	95 50	191 20	144 00	325 40	169 30	68 35	52 10	29 35
1882	148 00	119 10	115 55	124 00	63 15	84 40	183 20	183 20	155 45	130 15	41 35	46 05
1883	126 25	79 40	97 45	80 30	131 40	225 50	230 10	125 05	162 20	105 45	45 55	108 30
1884	133 50	151 55	120 35	60 30	50 45	81 55	221 25	306 05	111 05	34 40	40 30	199 10
1885	153 10	79 40	105 20	58 40	152 50	127 35	221 10	218 55	80 20	76 20	74 15	96 05
Total	1,928 00	1,483 05	1,498 20	1,388 40	1,960 21	3,130 05	3,918 13	3,992 45	2,258 00	1,134 00	762 55	1,543 00
Moyenne	3½ jours.	3 jours.	3 jours.	2½ jours.	3½ jours.	6 jours.	7½ jours.	7½ jours.	4 jours.	2½ jours.	1½ jours.	3 jours.

ANNEXE No 3.

TABLEAU indiquant le nombre d'heures et les causes pour lesquelles le sifflet de brume de l'île aux Phoques Machias s'est fait entendre pendant les mois de novembre, décembre, janvier, février, mars et avril, en 1883 et 1884.

Date.	Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.	
	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.
1	....		....		0.20	Neige.	13.00	Neige.	2.30	Neige.	0.45	Neige.
2	....		6.00	Pluie.	15.50	"	0.25	"	....		....	
3	....		4.00	Neige.	1.05	"	....		....		14.40	Brume et pluie.
4	....		....		....		13.10	"	....		8.10	Brume.
5	1.25	Brume.	....		....		13.15	"	1.00	"	....	
6	2.15	"	....		9.45	Vapeur.	21.00	Brume et pluie.	5.45	"	....	
7	....		....		9.05	"	4.30	Neige.	4.15	"	....	
8	....		0.30	Brume.	....		....		21.30	"	2.30	Neige.
9	4.00	"	7.15	"	17.45	Neige.	13.45	"	11.25	"	7.40	Brume.
10	5.00	"	7.15	Pluie.	5.15	Brume.	1.00	Brume.	6.20	Grésil.	6.55	Grésil.
11	....		....		8.45	Neige.	1.30	Neige.	1.00	Neige.	2.30	Neige.
12	3.10	"	....		1.30	"	9.10	"	4.40	Brume.	....	
13	....		....		3.00	Vapeur.	22.30	"	....		....	
14	0.30	Neige.	2.00	Brume.	6.00	Grésil.	20.40	Brume.	....		....	
15	....		6.05	Neige.	....		....		11.45	Neige.	....	
16	2.10	"	10.30	Vapeur.	1.00	Vapeur.			....		16.25	Brume.
17	....		13.50	Neige.	....		0.40	"	4.30	"	21.10	"
18	....		1.00	"	5.50	Neige.	15.10	"	0.45	Grésil.	11.30	"
19	....		9.50	"	16.50	"	3 55	Neige.	....		14.10	"
20	10.15	Brume.	0.20	Vapeur.	22.20	"	9.30	Brume.	6.35	Neige.	12.15	"
21	2.20	"	21.45	"	6.30	"	....		....		....	
22	4.00	"	9.30	"	....		4.35	Neige.	....		16.50	"
23	9.25	"	24.00	Neige.	....		13.15	"	....		1.20	"
24	2.35	"	24.00	"	6.50	Brume.	3.10	"	15.05	Brume.	....	
25	....		4.50	"	8.00	Neige.	....		....		....	
26	....		1.15	"	....		....		....		3.05	Pluie.
27	5.30	"	1.00	Pluie.	....		....		20.30	"	....	
28	....		6.50	Neige.	2.35	Vapeur.	10.00	"	13.40	"	3.05	Brume.
29	....		....		....		19.30	"	....		6.20	"
30	3.10	"	8.00	Neige.	0.30	Neige.	....		1.00	Neige.	....	
31	....		11.20	"	12.40	Brume.	....		3.00	"	....	
	55.45		181.05		160.25		213.40		135.15		149.20	

ANNEXE Nº 3.—*Suite.* Tableau concernant le sifflet de brume de l'île aux Phoques Machias, 1884 et 1885.

Date.	Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.	
	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.
1	....		....		7.40	Neige.	8.55	Brume.	5.00	Grésil.	4.20	Brume.
2	....		....		7.25	"	....		10.35	Brume.	....	
3	....		....		13.00	Vapeur.	10.30	Vapeur.	....		17.25	"
4	....		....		1.35	Neige.	....		6.45	Neige.	14.15	"
5	8.40	Brume et pluie	5.00	Brume.	15.20	"	....		....		5.10	"
6	....		0.25	Pluie.	....		11.05	Brume.	....		0.30	Neige.
7	....		11.50	"	2.40	Grêle.	19.35	"	....		....	
8	....		....		....		....		22.05	"	8.00	Brume.
9	....		....		....		2.00	"	5.50	"	2.15	"
10	....		....		8.55	Brume.	2.00	"	5.35	"	....	
11	....		....		....		2.15	"	....		....	
12	....		....		0.40	"	14.35	"	0.15	"	....	
13	....		....		3 05	Neige.	....		....		8.25	Neige.
14	....		....		....		....		2.25	"	1.00	Brume.
15	....		9.20	Neige.	7.20	"	13.45	Neige.	2.15	Pluie.	....	
16	....		....		....		12.35	Grésil.	9.00	Brume.	....	
17	....		13.50	"	5.10	"	15.00	"	1.20	Neige.	....	
18	....		6.15	"	....		....		1.35	"	....	
19	1.00	Neige.	18.10	Vapeur.	....		....		16.15	"	....	
20	11.30	Pluie et brume	24.00	"	....		....		1.45	"	....	
21	....		19.30	Vap'r et neige.	1.50	"	....		....		....	
22	....		19.35	Brume.	....		15.20	Vapeur.	....		....	
23	0.45	Brume.	5.30	"	....		10.45	"	....		....	
24	7.50	Brume et pluie	10.30	Neige.	....		9.00	Neige.	....		....	
25	0.20	Neige.	8.10	"	....		6.40	Grésil.	5.00	"	....	
26	1.40	Brume et pluie	16.40	Vapeur.	....		7.25	Neige.	....		2.55	Neige.
27	....		4.05	"	....		....		....		8.20	Pluie.
28	3.50	Brume.	....		....		21.15	"	....		....	
29	7.55	"	3 55	Brume.	....		11.15	Vapeur.	6.40	"	11.15	Brume.
30	....		5.50	"	....		....		....		4.00	"
31	....		9.30	"	....		....		0.35	"	....	
	43.30		192.05		74.40		193.55		102.55		87.50	

ANNEXE N° 3.—*Suite.* Tableau concernant le sifflet de brume de Head-Harbour, 1883 et 1884.

Date.	Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.	
	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.
1	....		....		1.20	Neige.	16.00	Neige.	1.25	Neige.	....	
2	....		5.30	Neige.	15.10	"	1.05	Vapeur.	....		....	
3	....		2.50	Vapeur.	1.00	Vapeur.	0.15	Neige.	....		2.00	Pluie.
4	....		....		....		....		....		....	
5	....		4.50	Neige.	....		11.00	"	....		....	
6	....		....		5.35	"	3.50	Brume.	2.10	"	....	
7	....		....		5.25	"	....		10.45	"	....	
8	....		....		....		5.50	Neige.	15.55	"	1.55	Neige.
9	....		....		12.40	Pluie.	16.50	"	9.12	"	6.45	Brume.
10	3.00	Brume.	....		....		2.15	"	8.25	"	12.23	Neige.
11	....		....		3.15	Neige.	....		....		1.50	"
12	....		....		2.00	Vapeur.	11.00	"	6.45	"	....	
13	....		....		2.25	Neige.	9.35	"	....		....	
14	3.30	Grésil.	10.10	Vapeur.	3.45	Vapeur.	19.20	Vapeur.	....		....	
15	....		....		....		....		11.50	"	....	
16	2.45	Neige.	....		4.30	"	....		....		13.25	Pluie.
17	....		13.30	Neige.	....		....		7.00	"	14.18	Brume.
18	....		2.15	"	4.15	Neige.	12.50	Neige.	0.45	Vapeur.	2.45	Pluie.
19	....		4.25	"	14.25	"	3.00	"	....		7 05	"
20	17.35	Brume.	....		3.00	"	10.25	"	6.35	Neige.	7.50	Brume.
21	....		13.10	"	....		....		....		17.35	"
22	0.20	"	2.30	"	....		3.15	"	....		....	
23	7.30	"	24.00	Vapeur.	....		5.55	Pluie.	....		....	
24	1.50	"	24.00	"	....		2.15	Vapeur.	4.10	Pluie.	....	
25	....		7.00	Neige.	....		....		....		....	
26	....		....		....		....		....		....	
27	5.15	Pluie.	0 15	"	....		....		15.00	"	9.40	"
28	....		7.45	"	....		12.55	Neige.	10.10	"	0.50	"
29	....		....		4.05	Vapeur	9.30	"	....		....	
30	6.05	Neige.	4.20	"	13.40	Neige.	....		....		....	
31	....		3.30	"	....		....		....		....	
	47.50		130.00		96.30		158.05		110.07		98.21	

ANNEXE Nº 3.—*Suite.* Tableau concernant le sifflet de brume de Head-Harbour, 1884 et 1885.

Date.	Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.	
	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.
1	2.23	Neige.			1.17	Neige.	4.38	Neige.	4.25	Neige.		
2					2.30	Vapeur.	4.00	Vapeur.	11.20	Pluie.		
3					10.15		12.00	"			10.40	Brume.
4									8.40	Neige.	7.20	Pluie.
5	10.45	Brume.							0.12	"	8.00	Brume.
6					11.40	Pluie.	19.25	Neige.			2.05	Neige.
7			14.22	Pluie.	19.20	Neige.						
8					1.05	"			11.25	"	10.05	Pluie.
9			1.25	Neige.					4.18	"	3.00	Brume.
10									9.22	"		
11			4.30	"			9.00	Pluie.				
12					8.35	Pluie.			0.50	"		
13											5.15	"
14									5.00	"		
15			10.25	Pluie.	12.10	Neige.	3.45	Neige.				
16					2.00	"			7.30	"		
17			11.40	Neige.	16.06	"	4.10	"	0.20	"		
18			6.30	"			1.48	"				
19			16.50	Vapeur.					17.50	"		
20	12.20	"	24.00	"					2.00	"		
21			24.00	"								
22			19.00	"	15.35	Vapeur.						
23			2.00	Brume.	11.27	"	1.10	"				
24	5.18	"	10.45	Neige.	8.10	Neige.	1.45	"				
25			9.20	"	3.40	"			1.50	"		
26					0.35	"						
27			4.25	Vapeur.							2.15	"
28	4.00	Pluie.	4.08	Pluie.	19.17	"						
29	14.10	"	3.00	"	11.00	Vapeur.			6.30	"		
30			2.05	"								
31			13.40	Brume.					1.15	"		
	49.56		182.05		154.42		61.41		92.57		48.40	

ANNEXE N° 3.—*Suite.* Tableau concernant le sifflet de brume de la Pointe des Lépreux, 1883 et 1884.

Date.	Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.	
	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.
1	......		......		1.05	Neige.	9.15	Neige.	......		......	
2	......		8.20	Neige.	6.30	"	8.20	"	......		......	
3	......		......		......		......		......		......	
4	......		......		......		......		......		......	
5	......		1.30	"	......		......		......		......	
6	......		......		......		......		4.15	Neige.	......	
7	......		......		1.45	Vapeur.	......		1.00	"	......	
8	......		......		......		14.45	"	13.20	"	......	
9	......		......		......		7.55	"	......		......	
10	......		......		......		......		1.10	"	5.45	Neige.
11	......		......		......		......		......		......	
12	......		......		......		5.45	"	1.30	"	......	
13	......		......		5.00	Neige.	24.00	Brume.	1.25	Brume.	......	
14	2.00	Neige.	......		......		......		......		......	
15	......		......		......		......		7.25	Neige.	......	
16	4.30	"	3.30	Vapeur.	......		......		......		15.45	Fumée.
17	......		14.00	Neige.	......		......		6.40	"	......	
18	......		......		......		7.30	Neige.	......		......	
19	......		4.00	"	8.25	"	......		......		......	
20	5.00	Fumée.	......		......		......		2 30	"	13 00	Brume.
21	......		12.30	"	......		......		......		......	
22	8.15	Brume.	......		......		......		......		......	
23	......		12.00	Vapeur.	......		......		......		......	
24	......		13.30	"	......		......		13.00	Brume.	......	
25	......		......		1.15	"	......		......		......	
26	......		......		......		......		......		......	
27	......		......		......		......		......		......	
28	......		1.00	Neige.	......		12.30	"	1.45	"	1.00	"
29	......		......		......		5.15	"	......		......	
30	4.10	Neige.	15.40	"	......		......		......		......	
31	......		......		......		......		......		......	
	23.55		86.00		24.00		95.15		54.00		35.30	

Annexe n° 3.—*Suite.* Tableau concernant le sifflet de brume de la Pointe des Lépreux, 1884 et 1885.

Date.	Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.	
	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.
1					12.20	Brume.	5.00	Neige.				
2												
3							3.30	Vapeur.			8.00	Brume.
4									7.15	Neige.		
5	6.05	Brume.					10.30	Neige.				
6					24.00	"					4.30	"
7												
8												
9												
10									4.00	"		
11			2.35	Neige.								
12												
13												
14									1.30	"		
15					11.10	Neige.						
16												
17			9.25	"	10.00	"	3.00	"				
18			2.15	"								
19			3.00	Vapeur.					12.15	"		
20	5.10	"	12.00	"					4.15	"		
21			12.35	"								
22			5.00	Brume.	6.00	Vapeur.						
23					5.20	"						
24	1.20	"	18.05	"	9.20	Neige.						
25												
26												
27									2.00	"		
28					15.15	"						
29	2.15	Pluie.	10.10	"					5.00	"		
30												
31												
	14.50		75.05		93.25		22.00		36.15		12.30	

ANNEXE Nº 3.—*Suite.* Tableau concernant le sifflet de brume de l'île aux Perdrix, 1883 et 1884.

Date.	Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.	
	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.
1	....		....		....		13.55	Brume.	0.25	Neige.	....	
2	2.30	Brume.	5.40	Pluie.	....		1.00	Neige.	....		....	
3	0.45	Fumée.	9.40	Neige.	....		....		....		....	
4	....		....		5.45	Neige.	....		....		....	
5	....		3.40	Fumée.	....		4.20	"	....		....	
6	....		....		8.15	Vapeur.	13.20	Brume.	2.50	"	....	
7	....		3.00	"	6.30	"	....		13.30	"	....	
8	....		....		....		6.00	Fumée.	16.30	"	....	
9	0.45	"	4.15	Pluie.	3.20	Neige.	16.55	Neige.	1.00	"	....	
10	1.00	Brume.	....		....		10.30	"	9.10	"	10.10	Neige.
11	....		....		4.45	"	....		....		....	
12	....		....		1.00	"	....		19.45	"	3.10	Brume de terre
13	....		....		5.15	Vapeur.	14.05	"	1.45	Brume.	....	
14	5.00	Neige.	0.25	"	5.30	Neige.	20.40	Brume.	....		....	
15	....		....		1.45	Vapeur.	....		10.15	Neige.	1.30	Fumée.
16	4.30	"	10·30	Vapeur.	6.50	"	....		....		....	
17	....		15·00	Neige.	....		....		8.10	"	3.30	Brume.
18	....		3.10	Fumée.	3.15	Neige	8.30	"	1.00	"	4.30	Pluie.
19	2.30	Fumée.	5.00	Neige.	9.10	"	1.40	Neige.	2.00	Fumée.	4.00	"
20	11.30	Brume de terre	....		6.35	"	2.00	Pluie.	5.15	Neige.	4.00	Brume de terre
21	0.30	Brume.	2.20	Vapeur.	7.00	Vapeur.	....		....		17.10	Fumée.
22	2.15	"	....		5.50	Brume de terre	4.45	Neige.	....		11.50	Brume.
23	10·15	"	9.00	"	....		5.15	Pluie.	....		....	
24	0.25	Pluie.	21.15	"	4.00	Pluie.	4.00	Neige.	17.00	Brume et pluie.	....	
25	....		2.00	Neige.	7.15	Neige.	....		1.00	Brume.	0.30	Pluie.
26	....		....		6.35	Vapeur.	....		....		....	
27	1.40	"	....		....		....		....		....	
28	....		6.20	"	5.45	"	9.30	"	10.15	Brouillard.	5.20	Brume.
29	....		....		11.30	"	5.30	"	0.45	Neige.	4.50	"
30	2.20	Neige.	4.30	"	0.20	Neige.	....		....		....	
31	....		2.45	"	12.30	Brume.	....		....		....	
	45.55		108.30		128.40		141.55		120.35		70.30	

ANNEXE N° 3.—*Suite.* Tableau concernant le sifflet de brume de l'île aux Perdrix, 1884 et 1885.

Date.	Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.	
	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.	h. m.	Cause.
1	....		....		....		14.25	Brume de terre	7.25	Brume de terre	4.40	Pluie et brume.
2	....		1.30	Fumée.	....		7.15	Neige.	2.05	Pluie.	....	
3	....		7.45	"	....		1.30	Vapeur.	....		10.10	Grésil.
4	....		....		....		....		7.20	Fumée.	1.15	Pluie.
5	3.20	Pluie et brume.	4.45	"	8.45	Neige.	10.15	Neige.	....		4.30	"
6	....		....		20.30	Brume.	3.45	"	....		12.20	Neige.
7	....		5.55	Pluie.	1.20	Neige.	8.00	"	....		....	
8	....		2.00	Neige.	1.00	Brume.	....		2.30	Neige.	4.30	Pluie.
9	....		3.00	"	2.55	"	....		5.00	"	2.00	Brume.
10	3.00	Fumée.	....		....		3.00	Pluie.	5.45	"	....	
11	....		8.30	"	6.00	Pluie.	....		....		0.45	Fumée.
12	....		....		....		....		1.30	"	....	
13	2.10	Brume.	....		....		6.45	Neige.	....		6.55	Brume de terre
14	....		2.00	Vapeur.	....		2.30	Vapeur.	6.30	"	....	
15	....		11.00	Neige.	8.15	Neige.	3.35	Neige.	7.15	Brume de terre	....	
16	....		0.30	"	....		....		....		....	
17	....		11.45	"	14.45	"	10.10	"	16.00	Neige.	....	
18	....		8.30	"	....		....		....		....	
19	....		6.00	Vapeur.	....		0.45	Brume de terre	....		....	
20	14.30	Neige.	19.40	"	....		....		7.45	"	....	
21	....		17.55	"	6.55	"	2.30	Neige.	....		....	
22	....		5.30	Pluie.	16.30	Vapeur.	....		....		....	
23	....		5.00	Brume.	10.00	"	0.30	"	....		....	
24	5.10	Pluie.	6.15	Neige.	7.30	Neige.	....		....		....	
25	....		10.00	"	9.45	"	....		6.45	"	1.00	Fumée.
26	2.00	"	9.30	Vapeur.	4.30	"	0.50	Brume de terre	....		....	
27	....		22.45	"	....		3.35	Brume de terre	1.15	Brume.	5.15	Neige.
28	....		7.50	Brume.	23.00	Vapeur.	....		....		....	
29	10.20	"	4.00	"	10.00	"	....		9.15	Neige.	2.20	Pluie.
30	....		2.00	"	....		....		....		4.00	"
31	....		16.00	"	1.30	Brume de terre	....		....		....	
	40.30		199.35		153.10		79.40		86.20		59.40	

ANNEXE N° 4.

TABLEAU indiquant la durée des brouillards, neige, vapeur, pluie et fumée dans la baie de Fundy, pour les mois de novembre, décembre, janvier, février, mars et avril, de 1880 à 1886.

NOVEMBRE.

——	Brouillard.	Neige.	Vapeur.	Pluie.	Fumée.
	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
1880	11.55	18.55	....	5.55	18.20
1881	16.35	2.40	....	32.55	....
1882	13.15	21.30	....	....	6.50
1883	26.00	11.50	....	2.05	6.00
1884	2.40	14.30	....	18.10	5.10
1885	20.50	2.00	....	43.15	8.10
1886	....	....	....	....	....
Total	91.15	71.15	....	102.20	44.30

DÉCEMBRE.

	Brouillard.	Neige.	Vapeur.	Pluie.	Fumée.
1880	....	53.30	7.50	7.40	....
1881	7.30	11.55	....	.40	9.30
1882	....	35.50	2.40	2.30	5.05
1883	....	66.30	21.50	10.40	9.50
1884	22.00	42.30	78.50	22·25	33.40
1885	9.00	58.15	12.15	12.45	3.10
1886	....	....	....	....	....
Total	38.30	268.30	124.05	56.40	61.15

JANVIER.

	Brouillard.	Neige.	Vapeur.	Pluie.	Fumée.
1880	....	....	....	....	....
1881	7.45	49.15	21.00	2.45	....
1882	4.15	90.10	44·20	2.00	7.15
1883	14.35	53.55	57.05	....	1.00
1884	36.20	52.05	45.25	....	....
1885	....	....	....	....	....
1886	9.30	57.35	67.20	43.30	8.00
Total	72.25	303.00	235.10	48.15	16.15

FÉVRIER.

	Brouillard.	Neige.	Vapeur.	Pluie.	Fumée.
1880	....	....	....	....	....
1881	25.20	77.45	....	13.35	4.10
1882	11.05	95.25	6.20	3.20	3.00
1883	12.25	43.15	....	24.00	....
1884	65.35	75.40	....	7.15	3.25
1885	....	....	....	....	....
1886	13.55	57.05	98.25	42.40	3.30
Total	128.20	348.10	104.45	90.50	19.05

Annexe n° 4.—Tableau indiquant la durée des brouillards, neige, etc.—*Fin.*

MARS.

1880	....	....	....	....	....
1881	7.35	25.15	....	9.45	....
1882	16.30	76.00	2.00	17.35	2.30
1883	2.50	68.35	....	26.20	....
1884	16.30	83.40	....	10.15	10.10
1885	....	.. ....	....	....	....
1886	17.20	119.05	4.00	17.50	....
Total	60.45	373.05	6.00	81.45	12.40

AVRIL.

1880	....	... .	....	....	....
1881	8.20	20.55	....	7.30	....
1882	39.15	71.15	....	13.30	....
1883	49.30	21.55	....	7.25	....
1884	22.40	10.10	....	9.00	18.40
1885	....	....	....	....	....
1886	99.50	9.30	.50	5.15	2.30
Total	219.35	133.45	.50	42.40	21.10

MOYENNES.

——	Brouillard.	Neige.	Vapeur.	Pluie.	Fumée.
	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.	h. m.
Novembre	15.12	11.52	... .	17.03	7.15
Décembre	6.25	44.45	20.40	9.27	10.13
Janvier	12.04	50.30	39.10	8.02	2.43
Février	21.23	58.02	17.28	15.08	3.11
Mars	10.08	62.11	1.00	13.38	2.07
Avril	36.36	22 18	0.10	7.07	3.31
Montant	101.48	249.38	78.28	70.25	29.00
Moyennes	16.58	41.36	13.04	11.48	4.50
Ou par jour	0.34	1.23	0.26	0.23	0.10

ANNEXE N° 5.

(*Lettre du capitaine W. A. Robinson.*)

Saint-Jean, 4 décembre 1889.

A la Chambre de commerce de Saint-Jean.

Messieurs,—Ayant lu dans les journaux différents rapports concernant la baie de Fundy, je désire, comme matelot et second ayant fait le cabotage et le commerce étranger de la baie de Fundy, de 1819 à 1824, et depuis cette époque jusqu'en 1862 comme capitaine du *St. John* et autres navires faisant le commerce étranger, faire quelques déclarations concernant la navigation de la baie de Fundy.

Pendant mes longues années d'expérience je n'ai jamais eu d'avarie par les brouillards, marées, bancs ou grèves. Une fois, pendant que j'étais second, je revenais à Saint-Jean sur un vaisseau anglais dont le capitaine n'était jamais venu dans la baie de Fundy. Il me consulta sur les dangers de navigation de la baie. Je lui recommandai de prendre la direction du banc du Cap Sable, et de ce point, en faisant attention aux sondages, il pouvait éviter tous les embarras qu'il y aurait eu dans son chemin. Avec mon aide, il amena son vaisseau jusqu'au mouillage près de Musquash, et lorsque nous fûmes près de la baie nous prîmes un pilote de Saint-Jean.

Mes nombreuses années d'expérience me permettent d'affirmer que la baie de Fundy peut être naviguée avec autant d'aise et de sûreté pendant les brumes de l'été et les neiges de l'hiver qu'aucun autre port de l'Amérique du Nord, nonobstant tous les rapports défavorables faits par des personnes ignorantes ou préjugées.

Quant à la grande hauteur des flux et reflux, il y a là un grand avantage et aucun obstacle à la navigation. Je n'ai jamais rencontré ces courants variés et incertains dont on parle tant, et conséquemment tant redoutés des étrangers. Quant aux cartes, je préfère me servir de celles publiées par l'amirauté anglaise.

Les rochers et les hauts-fonds dans la baie de Fundy sont tous dans la ligne des sondages et peuvent être évités en portant l'attention nécessaire avec la sonde, car il y a un chenal libre de 182 milles sur une course directe du banc du Cap Sable au havre de Saint-Jean. Je demande pardon à mes confrères, maîtres de navires, si je leur recommande d'être plus attentifs à se servir de la sonde, et ils éviteront, à l'avenir, beaucoup de rochers et bancs sur lesquels ils ont fait naufrage.

Je suis, messieurs,

Votre tout dévoué,

W. A. ROBINSON.

ANNEXE N° 6.

(Lettre du capitaine David Boddie.

SAINT-JEAN, N.-B., 4 décembre 1886.

A la Chambre de commerce de Saint-Jean.

MESSIEURS,—En réponse à votre note d'hier, me demandant de vous donner mon opinion sur la sûreté de la navigation dans la baie de Fundy en été et en hiver, la régularité des marées, et les inconvénients de la brume en été, je dois dire qu'en portant en même temps une stricte attention à la course du navire et à l'état de la marée, je n'ai jamais perdu une heure dans la navigation de la baie de Fundy. Quant aux marées je les ai toujours trouvées régulières, à part dans le printemps, lorsque les grosses eaux descendent dans la rivière, j'ai trouvé le reflux sur le côté ouest de la baie beaucoup plus fort que le flux, et en temps de brume on doit y faire attention.

Quant aux rochers et dangers dans la baie, je n'en connais pas qui ne soient pas clairement sur les cartes de l'amirauté et ne puissent être aisément évités en prenant les précautions et le soin qu'il est nécessaire de prendre dans la navigation en approchant d'une côte, en entrant dans une baie ou havre, et en sortant. Relativement à mon expérience de capitaine, j'ai commencé à naviguer dans la baie de Fundy, le 15 juin 1840, comme commandant de la barque *Abeona*, appartenant à la maison Milby et Thomas; cette barque tirait vingt pieds d'eau chargée, et a navigué pendant quatre ans entre Saint-Jean et Londres. Je n'ai jamais eu d'accident dans la baie de Fundy, excepté un léger abordage pendant l'été de 1846, pendant que je com-

mandais le brigantin *Mary* en descendant la baie dans la brume. De 1847 à 1854 j'ai eu charge du brigantin appelé *P. I. Nevius*, et fait le cabotage entre Saint-Jean et Alexandria, Virginie. Pendant les sept ans que j'ai navigué dans la baie de Fundy, tant en hiver qu'en été, je n'ai jamais eu plus de difficulté dans la baie que sur toute autre côte. Pendant l'hiver de 1851, la rivière Potomac gela pendant le mois de février, et j'ai eu beaucoup de difficulté et pris beaucoup de temps pour en sortir; j'ai été obligé d'avoir l'assistance d'un remorqueur à casser la glace. Lorsque je suis arrivé à Saint-Jean, N.-B., j'ai été heureux de trouver un havre splendide, libre de glaces ou d'autres embarras empêchant d'y entrer, et avec l'assistance d'un pilote tout vaisseau peut entrer à la voile dans le havre et jusqu'au quai, suivant que le vent donne, et pendant les sept années que le dit vaisseau a navigué entre Saint-Jean et Alexandria, je n'ai jamais eu besoin d'un remorqueur dans le havre. Depuis cette date j'ai commandé plusieurs vaisseaux, pour les sortir de ce port, et je n'ai jamais eu d'accident dans la baie de Fundy ou éprouvé de difficulté à y naviguer. J'ai cessé de naviguer en 1877.

Espérant que ces explications et ma simple expérience pourront vous être de quelque utilité.

Je suis, messieurs,

Votre tout dévoué,

DAVID BODDIE, M. M.

ANNEXE No 7.

(*Lettre du capitaine B. B. Bustin.*)

SAINT-JEAN, 9 décembre 1886.

A la Chambre de commerce de Saint-Jean.

MESSIEURS—Ayant navigué pendant plus d'un demi-siècle, et pendant ce temps étant sorti du port de Saint-Jean, régulièrement quatre ou cinq fois par année pendant dix ans, et souvent par la suite, je puis donner sur la baie de Fundy une opinion basée sur une longue expérience. Pendant la période de 1835 à 1845 j'ai navigué entre ici et les Antilles comme capitaine de navire et je n'ai jamais eu le plus petit accident dans la baie de Fundy. A cette époque les brouillards duraient plus longtemps et étaient plus épais que maintenant, et il n'y avait que cinq ou six phares dans la baie; cependant, en gardant un homme à la vigie et en se servant de la sonde je n'ai jamais eu de peine à remonter la baie. Je suis très souvent entré dans la baie de Fundy par un brouillard épais, et je n'ai vu la terre que lorsque je fus arrivé dans le port de Saint-Jean. Plusieurs fois je suis remonté dans le havre par une nuit froide d'hiver, pendant un gros vent, lorsqu'il était impossible d'avoir un pilote, et cela sans une trop grande difficulté, bien qu'il n'y ait pas de bouées dans le havre. Grâce aux nombreux phares, sifflets de brume et bouées maintenant en usage, il est facile de se rendre dans notre port. Je préférerais de beaucoup me risquer dans la baie de Fundy, en destination du port de Saint-Jean, pendant un brouillard, une neige ou une tempête, que d'entrer dans les ports de Boston ou de Portland dans les mêmes conditions. La baie de Fundy est une baie sûre, car l'on peut toujours louvoyer beaucoup et trouver immédiatement où l'on est, grâce aux sondages. Je considère que dans le port de Saint-Jean l'accès est plus facile que dans aucun autre port de la côte de l'Atlantique.

B. B. BUSTIN.

ANNEXE N° 8.

(*Lettre du capitaine Joseph Pritchard.*)

SAINT-JEAN, N.-B., 13 novembre 1886.

A la Chambre de commerce de Saint-Jean.

MESSIEURS,—Pendant vingt-huit ans je suis souvent venu dans la baie de Fundy, et j'ai été quelquefois environ cinq jours avant d'arriver dans le port, sans pouvoir obtenir l'altitude méridienne, et, conséquemment, j'étais obligé de me guider entièrement avec la sonde et par la distance. J'ai toujours trouvé que le fond du banc de l'île de Sable était un fond de sable transparent, et les sondages plus profonds entre les bancs et la côte de la Nouvelle-Ecosse m'ont toujours révelé un fond de boue.

Au banc de la Have, le plomb frappe à une profondeur de quarante ou cinquante brasses sur un sable dur et très fin, et à l'est du Cap Sable le fond est rocheux, puis sur le banc il est couvert de gros sable, et à mesure que nous approchons du côté ouest du Cap Sable les sondages indiquent du gravier noir et des coquillages; ensuite la baie est ouverte vers le nord, mais il est mieux de se diriger vers l'ouest jusqu'à ce que la profondeur de l'eau atteigne soixante et dix, quatre-vingt ou quatre-vingt-dix brasses, et après cela suivre le bord du banc parallèlement dans environ cinquante brasses d'eau jusqu'à ce que l'on soit rendu vis-à-vis le Lurcher, où l'eau donnera environ trente-cinq brasses, et en suivant la même course l'eau deviendra plus profonde; il ne faut pas aller dans moins de cinquante brasses d'eau tant que l'on n'est pas rendu vis-à-vis l'île aux Eglantiers. L'eau plus basse au Lurcher indiquera la distance qui reste à parcourir dans la baie, et conséquemment la distance à parcourir pour arriver en face de l'île aux Eglantiers dans environ quatre-vingt à quatre-vingt-dix brasses d'eau, d'où l'on peut diriger sa course vers le nord-est en passant au nord de l'île aux Perdrix. Une bonne vigie voit souvent la terre ferme du haut du grand mât par-dessus la brume, lorsque sur le pont nous ne voyons à guère plus que la longueur du navire, et en temps très froid, en hiver, la brume ne s'élève guère plus haut que la tête du petit mât du navire. Les directions à la voile indiquent qu'il faut passer à l'ouest du Grand-Manan, mais j'ai toujours préféré passer à l'est, vu que la route est beaucoup plus courte et que je n'y ai jamais eu d'accident. En suivant la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, dans une brume ou des vapeurs avec vent du sud-ouest, je ne me rapprocherais pas de la rive plus près que quarante brasses d'eau.

Quant à la brume et à la vapeur, vous en avez autant pour aller à Boston ou à Portland.

J. PRITCHARD.

ANNEXE N° 9.

(*Lettre du capitaine D. Smalley.*)

SAINT-JEAN, N.-B., 4 décembre 1886.

A la Chambre de commerce de Saint-Jean.

MESSIEURS,—Pendant tout le temps que j'ai fait le service comme maître de navires voyageant entre la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse et le port de Saint-Jean, soit quarante-six ans, dont dix employés à transporter les malles entre ces deux points

pendant les mois d'hiver, j'ai eu ample occasion de juger de la sûreté de la navigation de la baie de Fundy. Je n'ai eu aucune difficulté pendant tout ce temps, même en temps de brume, et longtemps avant que nous eussions des sifflets de brume, de faire nos voyages régulièrement, quelquefois cinq dans un mois, et je n'ai jamais touché fond.

Je considère le havre de Saint-Jean exceptionnellement aisé d'accès, et sûr en tout temps de la marée.

Votre tout dévoué,
DANIEL SMALLEY.

ANNEXE N° 10.

(*Lettre du capitaine J. J. Brown.*)

Chatham, N.-B., 16 janvier 1887.

A la Chambre de commerce de Saint-Jean.

Messieurs,—On a déjà beaucoup dit et écrit à propos de Saint-Jean, N.-B., comme bon port d'hiver pour les steamers. Je puis me porter garant pour la navigation de la baie de Fundy si l'on prend les précautions nécessaires, à savoir, dans les temps de brume, prendre des sondages au banc du Cap Sable, sur la rive dans environ trente brasses d'eau, et avec un steamer il n'y a aucun danger à suivre le bord, et aussitôt que vous aurez quitté le banc vous serez dans les rapides de l'île aux Eglantiers ; ensuite dirigez votre course vers le havre de Saint-Jean, N.-E. par N., et aussitôt que vous aurez atteint les sondages de la grève vous aurez de vingt-cinq à trente brasses. Dans le jour l'eau a une couleur rouge.

Comme vieux maître de navire ayant navigué entre Saint-Jean et les ports anglais pendant dix ans sur le *Lisbon*, le *John Owens*, et à l'époque où la flotte de Saint-Jean faisait commerce avec Londres et Liverpool, comprenait de beaux navires comme le *Peter Maxwell*, l'*Imperial*, le *John Barbour*, le *John Duncan*, le *Lampedo*, le *Harmonides* (j'ai commandé ce dernier pendant un certain temps), et autres, je ne puis comprendre comment l'on est arrivé à pouvoir dire que la baie de Fundy présentait des difficultés spéciales pour des navigateurs compétents. Les marées sont simples, flux et reflux, les sondages égaux et faciles à prendre, et les approches du port de Saint-Jean sont libres, ouvertes et sans obstacles. Je dois dire que je me suis toujours trouvé autant en sûreté lorsque je me dirigeais vers ou que j'entrais dans la baie de Fundy que dans la Manche ou le canal de Saint-Georges, et le havre de Saint-Jean étant plus contigu à la baie ouverte que la plupart des principaux ports des deux côtés de l'Atlantique le sont à leurs approches à eau plus profonde, il me semble, au point de vue d'un maître de navire, que c'est un des ports les plus désirables et les plus sûrs qui soient connus. Dans toute ma navigation de la baie de Fundy je n'ai jamais rencontré de difficultés et il ne m'est jamais arrivé d'accidents. Naturellement l'on doit porter une stricte attention à la sonde en temps de brume. En hiver il n'y a pas plus de brume dans la baie de Fundy qu'aucun port ailleurs.

J. J. BROWN,
Maître de navire.

ANNEXE N° 11.

(*Lettre du capitaine Hill, de l'" Ulunda" de la Ligne Furness.*)

HALIFAX, 29 décembre 1886.

A la Chambre de commerce de Saint-Jean.

MESSIEURS,—Comme l'on m'a demandé d'exprimer mes vues pour le bénéfice de la chambre de commerce concernant la navigation entre ce port et Saint-Jean, je désire déclarer que depuis le 1er mai 1886 j'ai fait cinq voyages à Saint-Jean. Deux fois sur cinq j'ai rencontré de la brume depuis mon départ d'Halifax jusqu'à mon arrivée dans la baie de Fundy en face de l'île aux Eglantiers. Depuis cet endroit jusqu'à Saint-Jean j'ai eu du temps clair.

Pendant trois voyages j'ai eu du temps clair continuellement. A mon retour j'ai eu du temps clair aux cinq voyages depuis mon départ de Saint-Jean jusqu'à mon arrivée à Halifax.

La côte depuis Halifax jusqu'au Cap Sable est bien éclairée, de même que les approches de la baie de Fundy, et il y a de bons sifflets pour les temps de brume. Je considère que l'on peut se fier aux sondages ; les courants sont rapides, ce qui cause beaucoup d'anxiété aux navigateurs en temps de brume, mais avec un bon jugement et une étude attentive, l'île aux Perdrix peut être atteinte en sûreté par les temps de brume les plus épais.

Relativement à l'expérience personnelle que j'ai obtenue dans les cinq voyages que j'ai faits à Saint-Jean et retour, je ne puis que faire rapport qu'au point de vue de la navigation ils ont été des plus favorables.

Votre tout dévoué,

R. S. HILL,

Maître SS. " Ulunda."

ANNEXE N° 12.

(*Lettre du capitaine S. H. Pike, autrefois de la Ligne Internationale de steamers.*)

La Chambre de commerce de Saint-Jean.

MESSIEURS,—J'ai été au service de la Compagnie Internationale de Steamers pendant les trente dernières années, comme pilote et comme maître, sur ses steamers naviguant entre Boston et Saint-Jean, et faisant escale à Portland et Eastport; avant celà je faisais le cabotage et je naviguais aux Antilles. Je considère la baie de Fundy aussi facile d'accès, aussi sûre pour la navigation, que toute autre portion de la côte du nord de l'Atlantique, à toute saison de l'année et dans tous les temps. Les tempêtes de neige, dans mon opinion, ne sont pas plus sévères dans la baie de Fundy qu'elles ne le sont dans le voisinage de Portland et de Boston, et ces villes ont beaucoup de brume ; cependant, il m'a toujours semblé que la brume avait beaucoup d'affection pour Saint-Jean et faisait ses visites trop longues. Mais nonobstant cela, *je ne connais pas d'endroit sur la côte que je préférerais m'approcher en temps de brume ou gros temps.* Les courses dans le chenal de l'ouest (je ne suis pas aussi familier avec celui du sud) sont peu nombreuses et simples, et peuvent être suivies sans

11*b*—18

grand risque par un bon pilote. Je ne connais pas de baies sur la côte de l'Atlantique du nord où la navigation est aussi peu obstruée que la baie de Fundy, depuis Moos-à-Peck ou Moss-Peck, ainsi qu'on l'appelle, sur la côte du Maine, jusqu'à l'île aux Perdrix (à l'entrée du havre de Saint-Jean).

Pendant mes trente années de navigation, alors que je faisais un ou deux voyages par semaine, dans toutes les saisons de l'année, et dans toutes les températures, je n'ai eu qu'un seul accident dans la baie de Fundy, savoir, à la pointe des Lépreux, lorsque j'étais maître sur le *State of Maine*. Je regarde cet accident comme exceptionnel, et je l'attribue au fait que le sifflet de la pointe des Lépreux n'était pas au bon endroit. On l'a depuis mis en bonne position. Le sifflet de brume est une grande invention, si on y porte l'attention nécessaire. Les rives de la baie sont généralement hautes, et même en temps de brume nous pouvons souvent voir la terre, soit du pont ou du haut du mât, mais cela ne nous retarde jamais, car lorsque nous avons suivi notre course à la vitesse et dans le temps ordinaires, nous nous orientons avec soin, et continuons notre marche. Nos voyages ont toujours été très réguliers, comme tous ceux qui connaissent notre ligne le savent.

Dans mon opinion, les steamers ou vaisseaux de toute sortes peuvent entrer dans le port de Saint-Jean et en sortir en tout temps de l'année, et dans tous les temps avec autant de sûreté que l'on peut le faire dans tout autre port de la côte de l'Atlantique du Nord.

Le havre de Saint-Jean n'est jamais gelé et les bancs de glace sont moins fréquents dans la baie que sur la côte.

S. H. PIKE.

ANNEXE N° 12 B.

(*Lettre du capitaine Edward Smith,*)

STEAMER " DAMARA ", HALIFAX, 31 janvier 1887.

La Chambre de commerce de Saint-Jean.

MESSIEURS,—Il me fait beaucoup de plaisir de vous envoyer un rapport succinct de mon expérience dans la baie de Fundy et le havre de Saint-Jean.

J'ai tout récemment fait deux voyages à Saint-Jean, et j'ai rencontré de la brume les deux fois, ce qui ne m'a pas empêché de faire mon entrée sûrement dans la baie jusqu'au port de Saint-Jean.

Je considère Saint-Jean un bon port, et les sondages y sont splendides pour faire entrer un navire dans la baie et jusqu'au port. Ils sont si sûrs que toute personne compétente peut aisément trouver sa route dans la baie et jusqu'à Saint-Jean pendant la nuit la plus sombre et la plus épaisse qu'il puisse y avoir.

Votre tout dévoué,

EDWARD SMITH,
Maître.

ANNEXE Nº 13.

(*Déclaration du capitaine Chs S. Taylor, maître du havre de Saint-Jean.*)

La Chambre de commerce de Saint-Jean.

MESSIEURS,—J'ai navigué pendant vingt ans comme pilote dans la baie de Fundy. J'ai remonté plusieurs steamers dans la baie de Fundy pendant la saison d'été; peu pendant l'hiver, vu que durant le temps que j'étais pilote les steamers ne venaient pas régulièrement de la mer en hiver, à l'exception de ceux de la Ligne Allan. Je n'aurais aucune hésitation, comme pilote, d'amener les plus grands steamers de la malle au port de Saint-Jean tout le long de l'année, été ou hiver, mais je préférerais l'hiver, l'atmosphère, règle générale, étant plus claire pendant cette saison, un steamer tirant vingt-sept pieds d'eau peut entrer dans le port de Saint-Jean lorsque la marée est à moitié haute. Je considère qu'un grand navire est sauf au quai du chemin de fer en n'importe quel temps. Je considère cependant le quai de la corporation plus sûr; la profondeur de l'eau à ce quai est de trente pieds à l'extrémité sud et vingt-cinq pieds à l'extrémité nord, à douze pieds de la jetée. Je considère que le mouillage à l'île aux Perdrix, à l'entrée du havre est excellent. Le chenal pourrait être creusé à une profondeur suffisante pour les navires du plus fort tirant d'eau à marée basse. Je considère les quais de John Robertson très propices comme quais permanents pour steamers de grandes dimensions, et un très bon quai pourrait être construit à la Pointe au Sable, Carleton, en faisant une allonge au quai actuel, où il y a vingt-sept pieds d'eau à marée basse. Je considère le fond dans le havre très bon. Le steamer *Kansas* a pris un chargement au quai du chemin de fer, il y a environ trois ans, et il tirait vingt-sept pieds d'eau. Dans le même temps il y avait neuf steamers dans le havre à la fois, deux de 5,276 et 5,146 tonneaux respectivement, et les sept autres variant entre 1,500 à 3,000 tonneaux chacun. Je considère la navigation de la baie de Fundy aussi aisée et aussi sûre que celle de tout autre endroit que je connais, les courses sont simples et peu nombreuses, et les très rares obstacles méritent à peine d'être mentionnés.

CHARLES S. TAYLOR.
Maître de havre.

ANNEXE Nº 14.

(*Declaration de Richard Cline, un des pilotes de Saint-Jean.*)

SAINT-JEAN, 7 janvier 1887.

La Chambre de commerce de Saint-Jean,

MESSIEURS,—Je suis pilote à Saint-Jean depuis environ trente-neuf ans, et j'ai été dans l'habitude de prendre charge des navires à voiles et à vapeur au dela de l'île aux Eglantiers, à l'embouchure de la baie de Fundy. J'ai amené beaucoup de steamers de la Ligne Anchor et autres depuis Halifax jusqu'ici, et quelques-uns depuis New-York; j'ai piloté aussi dans le port de Saint-Jean plusieurs vaisseaux de guerre anglais et américains. J'ai piloté la frégate anglaise *Northampton*, tirant vingt-six pieds d'eau, depuis Halifax jusqu'ici, au mois d'août 1878. Nous avons fait escale aux havres de Liverpool, N.-E., Flagg's-Cove, Grand-Manan, Bliss-Harbour, et Digby

et de là jusqu'à Saint-Jean, puis nous sommes retournés à Halifax. Nous avons eu de la brume presque tout le temps. Je n'ai eu aucune difficulté. A l'époque de la question de Trente. J'ai amené plusieurs transports de guerre ici, à bords desquels je m'étais embarqué à Halifax. J'ai piloté le *Jura*, le *Calcutta*, l'*Australasian*, l'*Adriatic*, 5,555 tonneaux, et d'autres pilotes en ont amené plusieurs autres cet hiver-là. Il y a trente ans l'été dernier je pilotais le steamer américain *Mississippi* depuis Eastport jusqu'ici; ce steamer avait un tirant de vingt-deux pieds; il y avait de la brume; il n'y avait pas de sifflets de brume alors dans la baie, et nous n'eûmes pas de difficulté malgré la brume. J'ai aussi piloté le navire américain *Great Republic*, le plus grand navire marchand qui ait jamais été construit. Nous avons remonté la baie à la voile sans l'aide d'un remorqueur jusque dans le port, où nous avons jeté l'ancre. Il faut trois heures de marée environ pour entrer dans le port avec un navire tirant vingt-sept pieds d'eau; c'est la même chose à Boston et à Portland, Me. La baie de Fundy soutient favorablement la comparaison quant à la facilité de la navigation avec les autres ports et endroits où je suis allé. Si un navire d'un fort tirant d'eau arrive en face du havre et qu'il lui faille attendre pour la marée, il peut jeter l'ancre avec sûreté au delà de l'île aux Perdrix, où l'ancrage est excellent, où il peut louvoyer, car il y a amplement d'espace. Je préférerais approcher du port de Saint-Jean dans le temps mauvais que de tout autre port le long de la côte. Depuis que je suis pilote j'ai amené ici deux cents steamers, et je n'ai jamais eu d'accident. Avec les steamers nous n'avons pas besoin de remorqueurs ni pour entrer dans le port ni pour en sortir. Les côtes de la baie sont élevées, et on peut toujours les voir au-dessus des vapeurs formées par le temps froid. On peut généralement les voir aussi en temps de brume en montant dans le mât. Les sondages sont bons depuis le cap Sable jusqu'à Saint-Jean, et l'on peut se guider dans la brume la plus épaisse en se servant de la sonde. Les sifflets sont bons et nombreux, mais lorsqu'ils ne peuvent se faire entendre un pilote ou un capitaine peut se guider sur les sondages, qui sont très réguliers. La navigation de la baie par la route ordinaire du chenal du sud suivie par les steamers transatlantiques en destination de Portland et Boston est simple et facile. C'est une course en ligne droite depuis l'île aux Eglantiers jusqu'à l'île aux Perdrix, disons soixante milles. De fait, ces steamers, en maintenant leur course régulière sur Boston et Portland à quelques milles à l'ouest du cap Sable plus qu'il n'est nécessaire pour entrer dans la baie, peuvent tourner alors et prendre une seule course droite jusqu'à l'île aux Perdrix, à l'entrée du havre Saint-Jean, et cela sans aucune obstruction en dedans de vingt milles de la ligne à suivre après l'entrée dans la baie. Le chenal du sud est large; il a dix-huit milles de large à sa partie la plus étroite, qui est à l'entrée de la baie entre l'île aux Eglantiers et le "Vieux Propriétaire", ainsi qu'on le nomme. A partir de ce point en venant au port il s'élargit immédiatement jusqu'à trente-cinq ou quarante milles, largeur qu'il conserve sur tout le parcours jusqu'à Saint-Jean sans obstruction d'aucune sorte. Lorsque je sortais les navires du port je ne les ai jamais fait ancrer à l'île pour attendre que la brume se dissipe. J'ai toujours continué ma marche, que le temps fut sombre ou clair, et je sortais mon navire par le chenal du sud, louvoyant quelquefois sur tout le parcours si le vent venait de l'avant. Je ne considère pas les marées dangereuses, mais il faut naturellement les connaître un peu pour entrer dans la baie. Depuis l'île aux Eglantiers jusqu'au port les marées sont très régulières. Il n'y a jamais de glaces dans le havre pour arrêter ou endommager les navires. Il n'y a jamais de champ de glace dans la baie, même dans le temps le plus froid. Il y a environ dix-huit pieds d'eau dans le chenal principal à l'est de l'île aux marées basses. Ce chenal pourrait être aisément creusé si on le voulait. Le courant de la marée le creuserait si le brise-lames était prolongé jusqu'à l'île. Nous aurions alors un des havres les plus confortables de ce côté-ci de l'Europe.

RICHARD CLINE.

ANNEXE N° 14 B.

(*Lettre de Samuel Rutherford, pilote de la baie de Fundy et du havre de Saint-Jean.*)

Le comité de la Chambre de commerce.

MESSIEURS,—Il y a trente-quatre ans que je pilote dans la baie de Fundy. Il y a quarante deux ans en tout que je navigue, et j'ai amené des steamers d'un fort tirant dans le havre de Saint-Jean. Les navires de cette classe peuvent entrer à marée moitié haute environ. Je considère la navigation de la baie de Fundy très sûre en hiver, le temps étant clair alors, règle générale. Je ne considère pas que les vapeurs rendent la navigation dangereuse, parce qu'elles s'élèvent rarement assez hautes pour obstruer la vue de la terre, et de plus elles ne prévalent que pendant les vents du nord et sont de courte durée. J'ai souvent amené d'Halifax ici des navires par le chenal entre la rive nord et le "Vieux Propriétaire", en me servant de la sonde, et je n'ai pas vu la terre. Je considère le mouillage à l'île aux Perdrix aussi bon qu'aucun autre connu. Le fond dans le chenal principal à l'entrée du port est fait de gravier et de boue, et pourrait être creusé pour livrer passage aux gros navires. La profondeur moyenne de l'eau vis-à-vis la douane à mer basse est de dix brasses. Je considère le havre de Saint-Jean d'accès facile en tout temps; vu que les courses depuis le Cap Sable jusqu'à Saint-Jean sont peu nombreuses et très simples, et peuvent être suivies avec facilité, en prenant le soin ordinaire de se servir de la sonde en temps de brume. Les sondages étant très réguliers et bien prononcés, et la baie de Fundy admirablement pourvue de phares, sifflets à vapeur et bouées automatiques, les pertes et dommages sont réellement bien minimes. Je considère que le havre de Saint-Jean et ses approches soutiennent favorablement la comparaison avec tout autre havre sur la côte, parce qu'ils ne gèlent jamais en hiver, ce que l'on ne peut pas dire des autres havres au nord de Hatteras.

SAMUEL RUTHERFORD,

ANNEXE N° 15.

(*Déclaration de MM. Scammell et frères, agents de la Ligne de steamers Anchor.*)

La Chambre de commerce de Saint-Jean.

MESSIEURS,—En réponse à votre demande, nous désirons vous dire que la Ligne de steamers Anchor a commencé son service à ce port en 1864, et l'a continué jusqu'en 1879, et pendant tout ce temps nos steamers n'ont jamais subi de n'aufrages ou d'accidents dans la baie de Fundy ou dans le havre, et à l'appui de cette déclaration les propriétaires de cette ligne, MM. Henderson et frères, ont fait au gouvernement, au Sénat et à la Chambre des Communes du Canada, en février 1869, l'offre de faire le service postal entre l'Angleterre et le Nouveau-Brunswick, avec une flotte nombreuse et puissante de steamers, suffisante pour assurer une communication bi-mensuelle régulière tout le long de l'année, entre Liverpool et Saint-Jean.

Ci-suit le nombre de steamers de la Ligne Anchor qui ont visité ce port pendant la période mentionnée ci-dessus; 1864, 2; 1865, 2; 1866, 3; 1867, 3; 1868, 7; 1869, 6; 1870, 6; 1871, 8; 1872, 6; 1873, 9; 1874, 13; 1875, 9; 1876, 9; 1877, 7; 1878, 3; 1879, 1. Depuis cette dernière date plusieurs steamers de cette ligne, outre de nombreux *tramp boats*, sont venus ici sur lest pour prendre des cargaisons, et nous

considérons que la navigation est beaucoup plus protégée par les nombreux phares, bouées et sifflets de brume maintenant en beaucoup plus grand nombre dans et à l'entrée de la baie de Fundy que lorsque notre compagnie maintenait un service annuel dans ce port.

Il peut être bon de dire que la raison pour laquelle la Ligne Anchor s'est retirée de ce port est la construction du chemin de fer Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax, les steamers prennent à cette dernière ville leurs chargements, qui leur sont apportés de Saint-Jean et des autres villes de l'intérieur par l'Intercolonial. Cependant, maintenant que le port de Saint-Jean a été fait le port d'hiver pour le service des malles du gouvernement fédéral, et vu le fait que Saint-Jean est en communication directe avec Montréal pour ce service, nous pouvons espérer, dans un avenir rapproché, constater une augmentation de commerce entre ce port et l'Angleterre, et voir les steamers de la Ligne Anchor, qui ont tant contribué à développer le commerce de notre port dans le passé, nous visiter de nouveau.

Nous sommes, vos tous dévoués,

SCAMMELL ET FRÈRES.

Saint-Jean, N.-B., 26 janvier 1887.

ANNEXE N° 15 B.

(*Copie d'une lettre de M. Jas. B. Hegan, I.C., ingénieur dirigeant des travaux publics à Saint-Jean, au ministère des travaux publics à Ottawa.*)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
BUREAU DE L'INGÉNIEUR.

SAINT-JEAN, N. B., 26 novembre 1886.

MONSIEUR,—Dans votre télégramme du 24 courant vous me demandez si les steamers tirant vingt-six pieds six pouces peuvent amarrer aux quais de Saint-Jean sans toucher fond, et quel nombre à la fois. A ces questions j'ai l'honneur de répondre que même dans l'état actuel des quais et à marée basse, les vaisseaux de ce tirant d'eau peuvent amarrer au quai du chemin de fer à Carleton, ou à ce qui est appelé le Nouveau Quai de la corporation sur le côté de Saint-Jean dans le havre; outre cela le terminus du chemin de fer Intercolonial en eau profonde offrirait aussi les accommodements désirés, excepté aux plus basses marées. L'été dernier le steamer *Missouri* s'est chargé à vingt-sept pieds à ce quai.

Il y a aussi le quai de la douane, le quai de Robertson et le quai d'Adams, Carleton, où il y a dix-huit à vingt et un pieds d'eau présentement (à cause du remplissage qui a été fait), mais on peut à très peu de frais et de temps obtenir en creusant la profondeur que vous mentionnez.

Afin que vous possédiez tous les renseignements désirables sur le sujet, je dois ajouter que le quai du chemin de fer à la Pointe de Sable, Carleton, est long seulement de quelques deux cents pieds, et devrait être prolongé pour donner toutes les facilités désirables pour le chargement ou le déchargement d'un grand steamer, et la situation du quai est telle que ce prolongement est facile. Le nouveau quai de la corporation, le terminus en eau profonde de l'Intercolonial et le quai de Robertson ont chacun une surface de chargement d'environ 50 pieds, et sont très convenables dans leur état actuel, tandis que le quai de la douane et celui d'Adam demanderaient un prolongement.

Plusieurs autres quais peuvent être aussi facilement adaptés à l'usage désiré en y faisant quelques additions et quelques creusages auprès.

La hauteur des marées dans le havre de Saint-Jean variant entre dix-huit et vingt-sept pieds, vous comprendrez facilement qu'à la plupart des quais nommés il y aurait a une basse marée ordinaire la profondeur requise.

Votre, etc.,

JAS. B. HEGAN,
Ingénieur dirigeant intérimaire.

M. A. GOBEIL,
Ottawa.

ANNEXE N° 16.

NOMBRE de navires partis du port de St-Jean, N.B., pour la mer pendant les années de 1869 à 1875 inclusivement.

1869.

	Nombre.	Tonneaux.
Navires anglais	684	205,059
" étrangers	274	188,930
Total	958	393,989

1870.

	Nombre.	Tonneaux.
Navires anglais	869	271,686
" étrangers	332	210,737
Total	1,201	482,423

1871.

	Nombre.	Tonneaux.
Navires anglais	842	221,348
" étrangers	299	196,040
Total	1,141	417,388

1872.

	Nombre.	Tonneaux.
Navires anglais	1,134	236,769
" étrangers	350	214,751
Total	1,484	451,520

1873.

	Nombre.	Tonneaux.
Navires anglais	1,170	251,242
" étrangers	357	205,725
Total	1,527	456,967

1874.

	Nombre.	Tonneaux.
Navires anglais	1,107	269,238
" étrangers	309	189,160
Total	1,416	458,398

1875

	Nombre.	Tonneaux.
Navires anglais	872	276,705
" étrangers	344	221,728
Total	1,216	498,433

RÉCAPITULATION.

—	Nombre.	Tonneaux.
1869	958	393,989
1870	1,201	482,423
1871	1,141	417,388
1872	1,484	451,520
1873	1,527	456,967
1874	1,416	458,398
1875	1,216	498,433
Total	8,943	3,159,118

ANNEXE N° 17.

NOMBRE de steamers, de voiliers et de cabotiers arrivés au port de Saint-Jean, N.-B., de 1877 à 1886 inclusivement.

Année.	Bâtiments de haute-mer.	Nombre.	Tonneaux.	Cabotiers.	Nombre.	Tonneaux.
1877.	Steamers	149	127,435	A vapeur	219	74,976
	Voiliers	966	293,625			
	Total	1,115	421,060			
1878.	Steamers	128	125,598	A vapeur	232	98,169
	Voiliers	1,078	270,732			
	Total	1,206	396,330			
1879.	Steamers	155	131,035	A vapeur	135	69,072
	Voiliers	900	245,884			
	Total	1,055	376,919			
1880.	Steamers	166	147,825	A vapeur	154	75,458
	Voiliers	1,258	315,955			
	Total	1,424	462,880			
1881.	Steamers	193	180,636	A vapeur	145	78,259
	Voiliers	1,251	263,910			
	Total	1,444	444,546			
1882.	Steamers	236	239,862	A vapeur	146	76,282
	Voiliers	1,300	253,921			
	Total	1,536	493,783			
1883.	Steamers	180	183,151	A vapeur	216	97,024
	Voiliers	1,452	283,592			
	Total	1,632	466,743			
1884.	Steamers	224	221,493	A vapeur	192	91,433
	Voiliers	1,680	262,978			
	Total	1,904	484,471			
1885.	Steamers	213	163,615	A vapeur	187	99,245
	Voiliers	1,527	237,930			
	Total	1,740	401,545			
1886.	Steamers	238	213,333	A vapeur	197	80,562
	Voiliers	1,602	258,668			
	Total	1,840	472,001			

Batiments.	Nombre.	Tonneaux.
ARRIVÉES.—Total, steamers	1,882	1,733.983
Total, voiliers	13,014	2,687,195
Total, cabotiers à vapeur	1,823	840,480
Grand total	16,719	5,261,658

ANNEXE N° 18.

NOMBRE de steamers, de voiliers et de cabotiers partis du port de Saint-Jean, N.-B., de 1877 à 1886 inclusivement.

Année.	Bâtiments de haute-mer.	Nombre.	Tonneaux.	Cabotiers.	Nombre.	Tonneaux.
1877.	Steamers	149	127,435	A vapeur	219	74,976
	Voiliers	966	293,625			
	Total	1,115	421,060			
1878.	Steamers	129	125,192	A vapeur	258	90,078
	Voiliers	844	282,069			
	Total	973	407,261			
1879.	Steamers	116	116,501	A vapeur	182	87,996
	Voiliers	915	305,443			
	Total	1,031	421,944			
1880.	Steamers	166	147,825	A vapeur	196	91,991
	Voiliers	1,198	311,055			
	Total	1,364	458,880			
1881.	Steamers	150	160,787	A vapeur	187	93,830
	Voiliers	1,240	291,662			
	Total	1,390	452,449			
1882.	Steamers	190	221,900	A vapeur	194	96,308
	Voiliers	1,348	310,563			
	Total	1,547	532,463			
1883.	Steamers	173	198,247	A vapeur	239	96,186
	Voiliers	1,526	317,112			
	Total	1,699	515,359			
1884.	Steamers	225	221,281	A vapeur	202	90,096
	Voiliers	1,736	296,134			
	Total	1,961	517,415			
1885.	Steamers	213	163,615	A vapeur	189	98,035
	Voiliers	1,527	237,930			
	Total	1,740	401,545			
1886.	Steamers	225	211,867	A vapeur	209	82,789
	Voiliers	1,674	289,660			
	Total	1,899	501,527			

Bâtiments.	Nombre.	Tonneaux.
DÉPARTS.—Total, steamers	1,745	1,694,650
Total, voiliers	12,974	2,935,253
Total, cabotiers à vapeur	2,075	902,285
Grand total	16,794	5,532,188
Total d'arrivées	16,719	5,261,658
Total de départs	16,794	5,532,188
Grand total	33,513	10,793,846

ANNEXE N° 19.

Tonnage total des caboteurs à vapeur arrivés au port de Saint-Jean, N.-B., et qui en sont sortis, de 1877 à 1886, inclusivement.

3,898 batiments........ ....1,742,765 tonneaux.

ANNEXE N° 20.

IMPORTATIONS et exportations au port de Saint-Jean, N.-B., de 1877 à 1886.

Année.	Importations.	Exportations.
1877	$ 5,615,807	$ 3,432,110
1878	7,366,728	2,937,714
1879	4,347,883	2,930,559
1880	3,143,331	3,249,718
1881	4,305,248	3,301,411
1882	4,997,734	4,221,830
1883	5,299,793	4,247,648
1884	4,621,691	4,311,193
1885	4,059,009	3,813,116
1886	4,075,346	3,901,495
Totaux	$47,832,570	$36,346,794
Total des importations		47,832,570
Grand total		$84,179,364

ANNEXE

NOMBRE de naufrages et accidents arrivés à des bâtiments et à leurs cargaisons
période de 1869 à 1886, avec l'estimation

Date.	Nom du bâtiment.	Age.	Port d'enregistrement.	Venant de.	Allant à	Classe	Ton'x.
1869.							
13 déc.	Paragon	4	Saint-Jean	Saint-Jean	Cardenas	Brick.	......
21 avril	Imperial	10	Londres	Nouvelle-Orléans	Saint-Jean	Nav.	......
22 juillet	Debonaire	.....	Granville	Saint-Jean	Boston	Goél.	......
4 déc.	Julia	.....	Saint-Jean	Boston	Saint-Jean	"	......
1870.							
14 juillet	Labrador	.....	Londres	Saint-Jean	Boston	Str.	266
14 avril	M. E. Bliss	.....	Saint-Jean	"	"	Goél.	96
14 juillet	Scio	.....	Barbades	"	Havane	Bgt.	181
1871.							
	Currier	.....	Anglais	Londres	Saint-Jean	Nav.	......
9 février.	Rosilla B.	.....	Saint-Jean	Portland	"	Goél.	167
1872.							
5 mai	Alumina	.....	Liverpool	Saint-Jean	Liverpool	Barq.	699
19 août	Glendon	.....	Saint-Jean	Portland, Me.	Saint-Jean	Goél.	175
23 nov	Harold	.....	"	Saint-Jean	Cuba	Bgt.	260
8 janvier	Phœbe Ellen	.....	Windsor, N.-E.	"	Havane	"	181
12 mars	Sarah Sloan	.....	Saint-Jean	"	"	Barq.	388
28 nov	Summer	.....	"	"	Cardenas	Bgt.	308
1873.							
29 mars	Annie Martha	3	"	Sydney	Saint-Jean	Goél.	126
— octobre	Annandale	24	"	Saint-Jean	Hull	Barq.	592
21 février	G. W. Hunter	2	Yarmouth, N.-E.	"	Dublin	Nav.	793
29 janvier	Humber	12	Londres	Machias	Saint-Jean	"	1,400
5 déc.	Jesse Hoyt	Neuf.	Pictou, N.-E.	Sydney	"	Goél.	276
13 "	Zingu	"	Saint-Jean	Saint-Jean	Bermudes	Bgt.	200
20 juin	Merriam	.....	Boston, Me.	Boston	Saint-Jean	Goél.	250
18 "	Memento	20	Saint-Jean, Tern.	Saint-Jean	Rose-Blanche.	"	93
30 octobre	Moselle	3	Saint-Jean	Liverpool, N.-E.	Saint-Jean	"	108
25 nov.	Magaguadavic	7	"	Shelburne	"	Bgt.	311
14 janvier	Mary Jane	.....	Liverpool	Saint-Jean	Liverpool	Nav.	787
29 sept.	Nelson	3	Saint-Jean	New-York	Saint-Jean	Goél.	149
1874.							
12 nov.	Juliet	12	"	Halifax	"	"	145
25 janvier	Levi Hart	Neuf.	Etats-Unis	Saint-Jean	Cuba	"	407
15 déc.	Margaret Ann	14	Saint-Jean	"	Boston	"	104
22 août	Ecuador	1	"	Sydney	Saint-Jean	Barq.	1,059
15 juillet	General Wolseley.	1	"	Liverpool	"	"	720
29 janvier	Hyack	10	"	Saint-Jean	Queenstown	"	430
1876.							
13 mai	Apollo	18	Belfast	"	Belfast	"	425
1877.							
19 avril	Otago	3	Yarmouth, N.-E.	"	Liverpool	Nav.	1,095
1878.							
23 juin	Antwerp	4	Saint-Jean	Galway	Saint-Jean	Barq.	573
6 sept.	Adria	8	Parrsboro	Saint-Jean	Queenstown	Goél.	118
25 janvier	Free Trade	11	Saint-Jean	"	Barbades	"	133
27 juillet	Harmonides	21	"	Havre	Saint-Jean	Nav.	1,564

N° 21.

dans la baie de Fundy, en venant au port de Saint-Jean ou en en sortant, pendant la de la valeur obtenue aussi près que possible.

Endroit où l'accident a eu lieu.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Vies perdues.	Perte totale ou partielle.	Perte sur le bâtiment	Perte sur la cargaison.
					$	$
Ile aux Eglantiers	Perte d'espars	Tempête	4			
Morra Ledges	Echouage	"	23			
Grand-Manan	Naufrage	Brouillard.				
Irishtown	Echouage					
Grand-Manan	"	Tempête		Partiell.	3,000	
"	"	"		"	3,000	
Ile Longue	"	Erreur de jugement		Totale	5,400	
Baie Sainte-Marie	"			Partiell.		
Grand-Manan	"	Tempête		"		
Près de Saint-Jean	"	Accident		"	10,000	
Musquash	"	Brouillard		"	7,200	
Quoddy-Ouest	"	Accident		Totale	10,000	
Anse Young	"	Tempête	5	"		
Grand-Manan	"		10	"		
Quoddy-Ouest	"	Tempête		"		
Havre Dipper	Coulé bas	Voie d'eau		"	5,000	
Baie de Fundy	Voie d'eau	Tempête		Partiell.	3,000	
Grand-Manan	Echouage	Equipage ivre		Totale	28,000	
"	"	Brume		"	40,000	
Petite-Rivière	"	Tempête		Partiell.	7,200	
Campobello	"	Tempête de neige		"		
Grand-Manan	"	Brouillard		Totale.		
Baie de Fundy	"	Touché un récif	7	"		
Musquash	"	Tempête		"	4,000	
Grand-Manan	"	Tempête de neige		"	11,000	
Manawagonish	"	Tempête.				
Baie de Mace	"	Compas		"	9,000	
Digby-Neck	"	Courant de marée		"	5,000	
Ile de l'Achigan	"	Tempête de neige		Partiell.		
Digby-Neck	"	Tempête		Totale	4,000	
Ile aux Eglantiers	"	Brume et erreur de jugement		Partiell.	12,000	
"	"	Brume et grosse mer		Totale	32,000	
Baie de Fundy	"	Tempête de neige		"	12,000	
Havre de Saint-Jean	"	Câble cassé		"	5,300	
Manawagonish	Jeté à la côte	Tempête		Partiell.	10.000	
Au large de l'île aux Eglantiers	Abordage	Brouillard		"	1,200	
Gannet-Rock Ledge	Echouage	"		Totale	2,500	264
Havre Dipper	"	Tempête		"	2,500	
Trou de Gulliver	"	"		"	20,000	

ANNEXE

NOMBRE de naufrages et d'accidents arrivés à des bâtiments et à leurs cargaisons
période de 1869 à 1886, avec l'estimation

Date.	Nom du bâtiment.	Age.	Port d'enregistrement.	Venant de	Allant à	Classe	Ton'x.
1878.							
27 août....	Hebe..............	22	Norvège..........	Anvers..........	Saint-Jean......	Barq.	748
25 mars....	Liffey..............	Neuf.	Saint-Jean........	Havane....	"	"	845
3 déc......	Oswego..........	21	New-York........	Saint-Jean......	Liverpool......	Nav..	974
14 sept....	Walton............	23	Liverpool.........	Carnarvon......	Saint-Jean......	Barq.	577
23 déc.....	Venice............	4	Saint-Jean.........	Queenstown....	"	Barq.	624
1879.							
7 mars....	Turkish Empire...	23	Londres..	Saint-Jean......	Dublin..........	Nav..	1,500
1880.							
10 mai.....	Bellona..........	33	Norvège.	Boston..........	Saint-Jean......	Barq.	295
8 mars....	Eblana...........	11	Saint-Jean..	Newport.........	"	" .	651
12 "	Miramichi........	51	Norvège..........	Saint-Jean......	Londres.........	" .	689
26 déc.....	Keepsake.........	34	Grande-Bretagne..	"	Mumbles.......	Brick.	270
10 "	Sea Lark.........	8	Saint-Jean........	"	Boston..........	Goél.	69
1881.							
3 déc.....	Cyclone..........	2	"	"	"	" ..	90
3 janvier..	Happy Home.....	6	Windsor, N.-E....	Hambourg.....	Saint-Jean......	Barq.	884
27 août....	H. J. Olive.......	8	Saint-Jean...	Darien.........	"	Bgt..	315
27 mai.....	John Murphy....	5	Yarmouth, N.-E..	Liverpool......	"	Nav..	1,472
21 sept.....	Two Sisters.......	9	Digby, N.-E......	Saint-Jean......	Irlande........	Goél.	130
1882.							
1er janv..	Teal..............	9	Saint-Jean........	New-York......	Saint-Jean......	" ..	147
11 nov.....	Althea...........	19	Youghal...... ...	Saint-Jean......	Youghal.......	Brick.	375
4 déc.	Sarah......	8	Yarmouth, N.-E..	"	Norfolk........	Barq.	1,175
14 "	Scotia............	26	Liverpool........	Bahia.........	Saint-Jean......	" .	921
1883.							
8 février..	Grace E. Cann....	15	Yarmouth N.-E..	Irlande.........	"	" .	683
20 " ..	Teal..............	10	Saint-Jean........	Saint-Jean......	New-York......	Goél.	147
20 mai.....	Wm. Yeo.........	21	Barrow..........	Barrow.......	Saint-Jean......	Barq.	756
21 août....	Rapid............	7	Saint-Jean........	Saint-Jean......	Port-Rush.....	Bgt..	325
20 janvier..	John Murphy.....	7	Yarmouth, N.-E..	Havre..........	Saint-Jean......	Nav..	1,471
1884.							
22 janvier..	Ashlow..........	3	Saint-Jean........	Kingston.......	"	Barq.	639
20 " .	Anna Currier.....	16	"	Nantucket.....	"	Goél..	105
24 août....	Almida...........	12	New-York........	Boston.........	"	" ..	153
31 "	J. F. Whittaker..	......	Saint-Jean........	New-York......	" ...	" ..	210
22 octobre.	Plevna	......	Liverpool....	Saint-Jean......	Carnarvon.....	Barq.	653
12 juillet..	State of Maine....	1	Eastport..........	Eastport.........	Saint-Jean......	Vap..	1,145
— août....	Amateur.........	19	Sydney......	Saint-Jean......	Boston.........	Goél..	......
1885.							
25 avril....	Albuera	10	Annapolis........	"	Dublin..........	Barq.	655
14 nov.....	Antwerp.........	11	Saint-Jean........	"	Queenstown....	" .	573
6 juin....	Daphne..........	5	"	New-York... .	Saint-Jean......	Goél..	137
23 juillet...	Dominion..	21	Yarmouth, N.-E..	Yarmouth	"	Vap..	410
5 août....	Humacao.........	2	Espagnol..........	Baltimore......	"	" ...	1,714
22 " ...	Merlin...........	20	Saint-Jean........	Saint-Jean......	Boston.........	Goél..	98
— février..	St. Olaves..	11	"	"	Liverpool.....	Barq.	572
15 août....	Sarah Hunter.....	3	"	New-York......	Saint-Jean......	Goél..	122
5 sept....	York City........	4	Hartlepool.......	Saint-Jean......	Halifax........	Vap..	1,530

N° 21 -*Suite.*

dans la baie de Fundy, en venant au port de Saint-Jean ou en en sortant, pendant la de la valeur obtenue aussi près que possible.

Endroit où l'accident à eu lieu.	Nature de l'accident.	Nature de l'accident.	Vies perdues.	Perte totale ou partielle.	Perte sur le bâtiment.	Perte sur la cargaison.
					$	$
S. W. Wolf	Echoué	Brouillard et erreur de jugem.	...	Totale	13,000	
Musquash	"	"	......	Partiell.	12,000	
West-Quoddy	"	Tempête	......	Totale	18,000	7,000
Murr-Ledges	"	Brouillard	......	"	10,000	
Maxwell's-Point	"	Chaînes cassées	......	Partiell.	10,000	
Grand-Manan	"	Couché sur le flanc	7	Totale	30,000	10,221
Split Rock Cove	"	Brouillard	......	"	7,000	
Negro-Head	"	Erreur de jugement	7	"	18,000	
Little-River, Me	"	Chassé sur son ancre	......	"	7,000	5,362
Cutler-River	"	Inconnue	......	"	3,240	2,016
Head-Harbour	"	Tempête de neige	......	"	600	800
Ile aux Eglantiers	"	"	.....	"	1,000	
Trinity-Ledge	"	"	3	"	25,000	
Ile aux Eglantiers	"	Erreur dans la posit. du nav.	....	"	10,000	
Cape-Spencer	"	Brouillard	......	Partiell.	20,000	840
Baie de Fundy	"	Chassé sur ses ancres	....	Totale	3,000	
Musquash	"	Tempête	....	Partiell.	2,500	
"	"	Perte d'étais	......	"	2,500	
N. E. Bliss Island	"	Temps nuageux et vaporeux.	......	"	18,000	
West-Quoddy	"	Tempête	......	Totale	15,000	
Bassin de Minas	Entrainé d. la baie et pris d. la glace.		......	Partiell.	3,000	
Baie de Fundy	Chaviré		6	Totale	4,000	
"	Echoué	Bouillard	.....	Partiell.	2,500	50
Ile aux Phoques	"	"	.....	"	2,500	700
Tusket Island	"	"	.....	Totale	40,000	
Entrée de Saint-Jean	"	Coup de vent	....	Partiell.	6,000	
Quaco	"	"	......	Totale	1,000	1,000
Grand-Manan	"	"	......	"	5,000	
Ile aux Oies	"	Brouillard	......	"	9,000	15,000
Bliss Island	"	Erreur	......	"	13,000	5,000
Pointe des Lépreux	"	Brouillard	.....	Partiell.	60,000	1,000
Lubec-Narrows	"	Marée	......	Totale	1,000	
Baie de Fundy	Voie d'eau	Tempête	.....	Partiell.	650	
Grand-Manan	Echoué	Brouillard	......	"	8,000	450
West-Quoddy-Head	"	Erreur de jugement	......	"	850	
Baie de Fundy	Arbre cassé	Inconnu	......	"	1,000	
Grand-Manan	Echoué	Brouillard	......	Totale	200,000	
Vis-à-vis du P.-Manan	Abordage	Erreur de jugement	....	Partiell.	1,500	635
Baie de Fundy	Endommagé	Glace	.....	"	2,000	
"	Echoué	Brouillard	.....	"	1,750	350
"	Endommagé	Marée	.....	"	3,800	700

ANNEXE N° 22.

PROPORTION pour cent des pertes pendant les dix dernières années de 1877 à 1886, subies par des vaisseaux arrivés au port de Saint-Jean, N.-B., ou qui en sont sortis.

1. La proportion pour cent de perte de tonnage de steamers comparée avec le total du tonnage des bâtiments à vapeur entrés et sortis, est de........	.08	de 1 pour 100.
2. La proportion pour cent de perte de tonnage de bâtiments voiliers comparée avec le total du tonnage de batiments à voiles entrés et sortis, est de.	.41	do
3. La proportion pour cent de la perte de cargaisons de bâtiments à vapeur comparée avec la somme totale des importations et exportations, est de...	.002	do
4. La proportion pour cent de perte de cargaisons de navires à voiles comparée avec le total des importations, est de.........	.05	do
5. La proportion pour cent de perte de tonnage de bâtiments à vapeur et à voiles, comparée avec le total de tonnage entré et sorti, est de	.26	do

Remarques sur le système de pilotage au port de Saint-Jean, N.-B., préparées par le comité des propriétaires de navires, pour être soumises au capitaine W. H. Smith, R.N.R., et au capitaine Bloomfield Douglass, R.N.R., commissaires nommés par le gouvernement fédéral pour tenir une enquête dans les affaires de pilotage à Saint-Jean.

LE SYSTÈME DE PILOTAGE AU PORT DE SAINT-JEAN, N.-B.

Protection de la vie et de la propriété.

Les systèmes de pilotage par tout le monde sont établis et maintenus sous diverses formes pour la protection de la vie et de la propriété, et non pas seulement en vue de fournir de l'emploi aux pilotes, qui, néanmoins, devraient recevoir une protection raisonnable en retour des besoins et restrictions des règlements de pilotage.

Les règlements de pilotage varient considérablement suivant les ports, mais le meilleur guide est sans aucun doute la Grande-Bretagne, dont l'expérience en fait de navigation est indubitablement plus ancienne et plus étendue que celle d'aucun autre pays au monde.

Dans le Royaume-Uni il y a un grand nombre de ports où le pilotage est plus ou moins obligatoire, et il y en a un plus grand nombre encore où il n'y a aucune obligation, mais, en vertu du *Merchant Shipping Act*, partout où le pilotage est obligatoire, de fortes amendes sont imposées contre le propriétaire et le capitaine à la fois d'un vaisseau dont le capitaine a refusé d'employer un pilote autorisé qui lui a offert ses services, à moins que le capitaine lui-même ne possède un certificat de pilotage. Ainsi tous les efforts possibles sont faits par la loi pour assurer l'exécution de ce que les autorités d'un port particulier jugent être nécessaire pour la protection de la vie et de la propriété, savoir, l'emploi de pilotes autorisés.

Dans Saint-Jean la principale absurdité du présent système est que les règlements rendent obligatoire le paiement des honoraires de pilotage dans tous les cas importants, mais ne contiennent aucune clause obligeant l'emploi des pilotes, qui est laissé absolument facultatif, négligeant ainsi entièrement ce qui est le véritable fondement d'un système de pilotage, savoir : la protection de la vie et de la propriété.

Emploi obligatoire des pilotes.

La seule raison qui puisse justifier l'emploi obligatoire des pilotes est la nécessité d'un tel système pour accomplir les deux objets suivants : premièrement, fournir et maintenir un nombre suffisant de pilotes pour les vaisseaux qui visitent un port; et, deuxièmement, assurer l'emploi de tels pilotes pour la protection de la vie et de la propriété.

Pour le premier objet nous prétendons qu'il n'y a absolument aucune nécessité d'emploi obligatoire des pilotes soit dans la baie de Fundy ou dans le port de St-Jean, car il n'y a pas de doute possible qu'il y aura toujours un nombre suffisant de pilotes pour toutes les demandes, absolument comme l'offre suit toujours la demande, et même la dépasse généralement dans presque toutes les vocations de la vie. Cet argument paraît si irréfutable qu'il ne devrait pas être nécessaire de l'appuyer d'aucune preuve; cependant, afin de dissiper toute possibilité de doute, nous joignons un document (marqué A) qui donne une liste de quatre-vingt-cinq ports de mer du Royaume-Uni où il n'existe aucune obligation quelconque concernant l'emploi des pilotes; on constate néanmoins que tous ces ports ont des corps nombreux de pilotes variant en nombre entre 100 et 200 par port. S'il est possible que des corps aussi nombreux de pilotes continuent à exister à tous les ports nommés dans cette liste sous la protection d'un emploi obligatoire, il ne peut sûrement y avoir de doute qu'il y aura toujours à Saint-Jean un nombre suffisant de pilotes pour la navigation du port.

Quant au second objet en vue, il est également évident que l'obligation n'est pas considérée nécessaire aux ports nommés pour mesurer l'emploi des pilotes là ou leurs services sont réellement requis pour la protection de la vie et de la propriété, et elle n'est pas plus nécessaire à Saint-Jean. Et comme il a été dit précédemment, les commissaires de Saint-Jean eux-mêmes considèrent que la question de l'emploi des pilotes peut en toute sûreté être laissée à la discrétion des capitaines de navires, car, bien que les règlements de Saint-Jean obligent les vaisseaux à payer les pilotes qui leur offrent leurs services, il n'y a pas de stipulation qui les oblige à accepter leurs services.

Paiement obligatoire des honoraires de pilotage.

On fait les objections suivantes contre le système actuel de paiement obligatoire des honoraires de pilotage :

1. Il est injuste d'obliger les vaisseaux à payer pour des services de pilotes qui peuvent n'être pas requis par les capitaines ni considérés nécessaires par la loi.

2. Le système d'obliger les vaisseaux à payer pour des pilotes, que leurs services soient requis ou non, ou que l'on s'en soit ou ne s'en soit par servi, tend à rendre les pilotes indépendants de ceux qui les emploient et les porte à un relâchement de leurs devoirs. Ce danger est aussi aggravé par le fait que les taux excessifs actuels de pilotage pour le port de Saint-Jean donnent un surplus qui est conservé par les commissaires pour payer des pensions aux pilotes en retraite et accorder des secours aux familles des défunts, rendant ainsi les pilotes comme sans souci et indifférents pour l'avenir.

3. Le fait que les vaisseaux sont obligés de payer le premier pilote qui offre ses services, sans considération de son habileté ou caractère, empêche les pilotes les meilleurs et les plus capables d'être employés, préférence à laquelle leur donneraient droit leur bonne conduite et leur longue expérience, et cela détruit conséquemment chez les pilotes le principal encouragement à une bonne conduite et à une navigation soigneuse.

4. Le paiement obligatoire d'honoraires de pilotage non seulement tend à décourager les meilleurs pilotes, comme il a déjà été expliqué, mais aussi protège et maintient dans le service les pilotes inférieurs, sans accomplir quoi que ce soit pour la protection de la vie et de la propriété en l'absence d'emploi obligatoire.

5. L'imposition de droits de pilotage à Saint-Jean nuira certainement au projet de faire de ce port "le port d'hiver" du Canada, vu qu'à Portland, Maine, qui est notre plus sérieux concurrent, il n'y a pas de pilotage obligatoire, ce qui naturellement réduit les dépenses des steamers qui visitent ce port.

Les commissaires de pilotes de Saint Jean.

Les objections suivantes sont faites contre la présente commission des pilotes de Saint-Jean.

1. Le nombre actuel des commissaires (7) est considéré excessif, en vue spécialement du fait que tous demandent maintenant une compensation pour leurs services. A New-York, avec son commerce immense, on dit que le nombre des commissaires n'est que de cinq, tandis que l'acte du pilotage de Boston n'en donne que deux.

2. L'acte du pilotage du Canada est considéré défectueux en ce qu'il n'oblige pas les commissaires à être des experts dans les matières de navigation, dont ils ont naturellement à s'occuper. C'est dû en partie à ce défaut si la commission actuelle des pilotes de Saint-Jean ne renferme qu'un ou deux commissaires qui ont une expérience pratique. L'acte de Boston stipule que les commissaires des pilotes devront avoir de l'expérience dans les matières maritimes et nautiques.

3. Le système actuel de nomination à vie sans contrôle pratique du pouvoir qui a fait les nominations ou sans responsabilité envers les personnes dont la propriété est affectée par les actes des commissaires, est considéré très défectueux pour des raisons visibles.

4. On considère comme un défaut du système actuel que des fournisseurs de navires et autres personnes faisant affaires avec les navires puissent être nommés commissaires, car, au cas de mauvaise conduite ou accident, ces personnes auront à juger des pilotes dont l'amitié leur est très importante pour le succès de leur commerce.

5. On considère qu'il est mal pour les commissaires de tenir leurs assemblées privément, ce qui a toujours été la pratique, bien qu'il n'y ait peut-être pas de règlement à cet effet. Il est peut-être bon que les assemblées des comités de la commission soient privées, mais les assemblées générales devraient être ouvertes à la presse et au public, vu que les affaires que l'on y traite ne sont pas des affaires de particuliers, mais des affaires qui intéressent toute la communauté dans l'un de ses intérêts les plus importants: la navigation.

6. Vu les termes de l'acte du pilotage du Canada, qui ne contient aucune clause autorisant, d'une manière explicite ou sous-entendue, le paiement d'aucun service des commissaires, la tentative récente faite par ces derniers est considérée illégale et souverainement déplacée, pour la raison qu'aucun serviteur public ne devrait avoir la permission de se payer lui même sur les fonds qui lui sont confiés. L'opinion prévaut aussi généralement à Saint-Jean que plusieurs personnes compétentes de Saint-Jean consentiraient à agir comme commissaires des pilotes sans espoir d'honoraires ou de récompense d'aucune sorte, comme dans le cas des commissaires d'hôpitaux publics et des commissaires d'écoles.

Les pilotes de Saint-Jean.

En ce qui concerne les pilotes de Saint-Jean, le grand nombre d'accidents arrivés aux navires sous leur garde et les nombreuses suspensions de pilotes ordonnées par les commissaires eux-mêmes pour diverses causes ont créé des doutes sérieux au sujet de l'efficacité du personnel, doutes qui sont aggravés par le fait que tous les membres du corps des pilotes, qui étaient au nombre de 43 en l'année 1874, ont été à cette époque là placés sous le contrôle des commissaires et ont été brevetés par eux, en vertu de l'Acte fédéral, sans subir d'examen pour établir leur compé-

tence. Etant donnés les intérêts importants confiés à leurs soins et le privilège exclusif dont ils jouissent, il est tout à fait surprenant de voir qu'ils aient été acceptés et brevetés d'une manière aussi irréfléchie, surtout si l'on songe qu'ils devaient pratiquement monopoliser le pilotage des navires dans la baie de Fundy au détriment des capitaines de marine qui, eux, avaient été forcés de passer des examens sévères devant des navigateurs expérimentés avant d'obtenir leurs brevets. Ce n'aurait été qu'un demi-mal de breveter les 43 pilotes de cette façon si les navires avaient été laissés libres de les employer ou non ; mais en vertu du même acte les navires sont tenus de payer des droits élevés, que l'on ait recours ou non aux services des pilotes. Dans ces circonstances, les commissaires auraient dû refuser d'accorder un brevet à tout pilote qui n'aurait pu subir un examen satisfaisant, et l'acte fédéral aurait dû contenir une disposition dans ce sens. Dans l'état actuel des choses, plusieurs des pilotes sont très honorables et sans doute très capables, mais on ne peut savoir à quoi s'en tenir d'une manière certaine sur les aptitudes d'aucun d'entre eux pour les importantes fonctions qu'ils sont appelés à exercer avec monopole exclusif, et c'est là une des plus sérieuses anomalies que présente le système en vigueur à l'heure qu'il est.

Règlements de pilotage de Saint-Jean.

Les règlements qui régissent le pilotage à Saint-Jean laissent beaucoup à désirer ; pour se convaincre de cela on n'a qu'à les comparer aux règlements en vigueur dans les autres ports.

1. Les règlements que nous avons ici forcent les commandants de navires d'employer ou de rétribuer tout pilote qui offre ses services dans les limites du district de pilotage, mais ils n'obligent pas les pilotes de decendre la bai · jusqu'à un point déterminé pour rencontrer les navires, et de fait pendant tout le cours de l'hiver et souvent, sans doute, dans les autres saisons de l'année, lorsque le temps est orageux ou brumeux, les capitaines ne peuvent trouver de bateau-pilote à l'entrée principale de la baie ou avant d'avoir presque atteint l'île aux Perdrix. Si l'on juge qu'il est nécessaire ou à propos, au point de vue de la sûreté de la navigation, de maintenir le système actuel, il est assurément absurde d'avoir des règlements qui n'offrent aucune protection réelle, mais qui, d'un autre côté, laissent les pilotes absolument libres d'agir comme bon leur semble. Les règlements de pilotage en vigueur à Boston et à Québec imposent aux pilotes l'obligation de croiser dans leurs bateaux, ce qui assure aux navires les services de pilotes lorsque les capitaines en ont besoin. A Halifax, le pilotage est obligatoire, mais là les règlements établissent une ligne s'étendant le long de la côte de la mer à partir du phare de Chebucto-Head jusqu'à celui de l'île du Diable, et les navires qui ne sont pas hélés en dehors de cette ligne échappent aux droits de pilotage. Cela oblige virtuellement les pilotes de croiser dans leurs bateaux en dehors de cette ligne ; lorsque le temps est très orageux ils débarquent à Chebucto-Head et y font le guet, et lorsqu'un voilier ou un steamer est signalé ils vont à sa rencontre à bord de leurs grands bateaux. Lorsqu'une dispute s'élève entre un capitaine et un pilote sur la question de savoir si un navire se trouvait en dedans ou en dehors de la ligne lorsqu'il a été hélé, les commissaires tiennent une enquête, et après avoir interrogé les témoins des deux parties, décident qui a raison. Des règlements de ce genre devraient être faits pour le port de Saint-Jean, et des postes de pilotage fixes devraient être établis à l'entrée de la baie, postes où les capitaines pourraient trouver des pilotes en tout temps. Il faudrait aussi donner à ces postes de pilotage toute la publicité possible, de manière à ce qu'ils fussent indiqués sur les cartes de l'amirauté et les autres cartes marines, comme la chose existe en ce qui concerne la plupart des autres ports importants du monde.

2. Les règlements de pilotage de Saint-Jean ne contiennent aucune disposition pour assurer la réparation des dommages qu'un navire peut subir pendant qu'il est conduit par un pilote, dans le cas où les commissaires trouveraient le pilote en faute. A Halifax, la chose est prévue dans les règlements comme suit : "Tout pilote commissionné, au moment où il recevra sa commission, devra fournir son cautionnement personnel au montant de $80, et en outre, deux autres cautionnements, qui devront être acceptés par les commissaires, au montant de $40 chacun, comme

garantie qu'il observera les règlements du port et du pilotage et qu'il remplira fidèlement ses devoirs comme pilote pendant l'année à venir. Ces cautionnements seront renouvelés tous les ans, tant que le pilote exercera ses fonctions." Cette clause garantit le paiement d'au moins $160 au propriétaire d'un navire qui serait avarié et tend à rendre les pilotes plus prudents et plus soigneux. Un homme qui serait trop peu respectable pour pouvoir trouver les deux cautions nécessaires solliciterait en vain une commission de pilote, et encore à ce point de vue la chose a certainement du bon. Les règlements de Saint-Jean n'offrent aucune protection, sous ce rapport, aux armateurs; ceux-ci sont forcés d'employer, pour piloter leurs navires, des hommes qu'ils ne connaissent pas, sans aucune garantie d'indemnité en cas de pertes attribuables à l'incurie du pilote. Si une mesure de ce genre était adoptée ici, les cautionnements devraient être plus élevés que ceux qu'on exige à Halifax, car la somme de $160 est insuffisante, si l'on considère les pertes que les armateurs sont exposés à subir. Si un pilote manquait à ses devoirs, les commissaires le suspendraient probablement pendant quelque temps; ce serait sans doute une punition pour le pilote, mais ce ne serait d'aucun avantage quelconque pour l'armateur.

3. En vertu des règlements en vigueur à Saint-Jean, lorsqu'un armateur ou agent maritime a besoin d'un pilote pour conduire un navire d'un port voisin à Saint-Jean, il lui faut accepter le pilote dont "le tour" est arrivé de faire le service, quelles que soient les capacités et l'expérience de ce pilote. Les armateurs et les agents maritimes sont ainsi souvent forcés de prendre des pilotes qu'ils n'ont jamais vus ou qu'ils ne connaissent que très peu.

4. Les droits de pilotage de Saint-Jean sont basés sur l'idée absurde qu'un montant d'à peu près $25,000 doit être nécessairement levé tous les ans, au profit des pilotes, sur les navires qui fréquentent le port. Pour atteindre ce but, on a augmenté le taux des droits à trois reprises depuis l'établissement de la commission en l'année 1874, savoir: le 9 avril 1883; le 3 juin 1885 et le 7 avril 1886, et ces changements dans le tarif des droits de pilotage ont été effectués sans que les personnes intéressées dans la marine marchande aient été consultées.

5. Le tarif des droits de pilotage à Saint-Jean est de 33 à 43 pour 100, suivant le district. Les droits sur les steamers sont plus élevés que sur les voiliers. Or, dans les autres ports du monde, les steamers payent la même chose ou moins que les voiliers, parce que leur pilotage exige moins de temps et entraîne moins de risques.

Dans les ports de Halifax, Portland et Boston, avec lesquels Saint-Jean est en concurrence pour le commerce, les steamers payent les mêmes droits que les voiliers. Le système de pilotage dont Saint-Jean est doté tend tout simplement à empêcher le nombre des steamers d'augmenter dans notre port.

6. Les commissaires du pilotage de Saint-Jean exigent le plein montant des droits des navires (y compris les chalands) qui sont toués par des remorqueurs, tandis que dans la plupart des autres ports du monde on accorde une réduction aux vaisseaux à la remorque.

7. A Saint-Jean, les droits de pilotage sont basés sur le tirant d'eau des navires, sans égard à leur tonnage. Qu'en résulte-t-il? Les brigantins payent à peu près 6 sous de plus et les goélettes à peu près 14 sous de plus par tonneau de registre que les navires à trois mâts carrés et les barques. En outre, les goélettes, par suite de la courte durée de leurs voyages de cabotage, ont à payer les droits bien plus souvent que les navires d'un plus fort tonnage. Si on faisait porter les droits sur le tonnage enregistré des navires, comme dans la plupart des autres ports, ce serait plus équitable, et le commerce de Saint-Jean se développerait davantage.

8. Une autre anomalie que présente le système de pilotage en vigueur à Saint-Jean c'est que les droits de sortie sont beaucoup plus élevés que les droits d'entrée. En consultant la pièce marquée B, ci-jointe, on verra qu'un navire de 1,200 tonneaux de registre hélé par un pilote au large de l'île aux Eglantiers aurait à payer $29.25 de droits de sortie; outre que la distance est absolument la même, il faut presque toujours bien moins de temps pour sortir du port que pour y entrer, attendu que les navires en général ne vont prendre la mer que par un temps favorable. A Halifax, c'est tout le contraire; là les droits de sortie sont d'environ 40 pour 100 moindres que les droits d'entrée, et cela paraît être plus raisonnable et plus logique. Nous ferons

aussi remarquer qu'en ce qui concerne le premier district, à Saint-Jean, les droits de sortie sont un peu moins élevés que ceux d'entrée, de sorte que plus on étudie la chose plus il est difficile de comprendre sur quelle base les commissaires du pilotage ont établi leur tarif de droits.

Droits de pilotage à Saint-Jean.

Non seulement les droits de pilotage exigés à Saint-Jean reposent sur un fondement absurde et sont injustement répartis, comme nous venons de l'expliquer, mais encore ils sont exorbitants, comparés aux droits qui sont levés dans les autres ports, et n'ont aucune proportion avec les services rendus par les pilotes. C'est ce que nous allons tâcher de prouver.

1. Les états ci-annexés, cotés B, C et D, indiquent les droits de pilotage levés à Saint-Jean et à Halifax sur les navires de toutes classes et de toutes dimensions, et en les consultant on verra qu'à Saint-Jean les droits sont de trois ou quatre fois plus élevés (suivant les dimensions des navires) que ceux qui sont exigés à Halifax, qui est le concurrent le plus sérieux de Saint-Jean dans le domaine du commerce maritime. On pourrait constater la même chose en examinant les tarifs de droits en vigueur dans un grand nombre d'autres ports.

2. L'état ci-joint, coté E, indique les montants payés sous forme de droits de pilotage par les steamers de la Ligne de Londres dans les ports de Saint-Jean et de Halifax pendant l'année 1894. Cet état fait voir que 20 steamers ont payé en tout $2,373.80 à Saint-Jean et seulement $744.50 à Halifax.

3. L'état ci-joint, coté F, indique les montants payés par les steamers de la Ligne des Indes Occidentales sous forme de droits de pilotage dans les ports de Saint-Jean et de Halifax pendant l'année 1894. Il ressort de cet état que 13 steamers ont payé en tout $1,136.26 à Saint-Jean et $475.70 seulement à Halifax.

4. L'état ci-annexé, coté G, démontre clairement qu'à l'air des pilotes eux-mêmes les droits de pilotage à Saint-Jean sont exorbitants. En effet, dans le cours des années 1885 et 1886 (depuis lesquelles les taux ont été considérablement augmentés), en considération de la préférence qu'on leur donnait, les pilotes qui conduisaient les steamers de la Ligne de Londres remboursèrent au gérant de cette ligne $582.70 sur $2,076.70, exigés par les commissaires pour services de pilotage pendant une période de 19 mois, admettant ainsi virtuellement que les droits levés sur les steamers en question étaient trop élevés d'autant. Nous ferons aussi remarquer que les pilotes qui firent ce remboursement étaient au nombre des hommes les plus capables dans le service. On aurait sans doute continué dans cette voie si les commissaires n'avaient découvert la chose et menacé de condamner à l'amende et de suspendre tous les pilotes qui violeraient ainsi les règlements.

5. En 1893, les commissaires et le gérant de la Ligne de Londres firent un arrangement par lequel un des pilotes devait être spécialement chargé de conduire les steamers de cette ligne qui visiteraient le port de Saint-Jean. Or, les droits payés à ce pilote par le gérant de la Ligne de Londres s'élèvent à un si fort montant, que $1,030 15 en furent défalqués par les commissaires et partagés au *pro rata* entre les autres pilotes, ce qui démontre que les commissaires eux-mêmes considéraient que le pilote en question avait reçu $1,030.15 de plus que la valeur de ses services.

6. A Saint-Jean, les pilotes gagnent fréquemment de $20 à $30 pour un travail de quelques heures, tandis que les capitaines des navires pilotés reçoivent rarement plus de $80 à $100 par mois pour leurs services.

7. Chose vraiment extraordinaire, malgré que le tonnage total des navires fréquentant le port de Saint-Jean ait augmenté de 377,614 tonneaux pendant l'année finissant le 30 juin 1875 (alors que la commission du pilotage a été établie) à 562,032 tonneaux pendant l'année finissant le 30 juin 1893, et bien que le nombre des pilotes dans le service ait diminué de 43 à 28, les droits de pilotage durant la même période ont été augmentés de 50 à 100 pour 100 sur les différentes classes de navires visitant le port. Il est évident que les droits auraient dû être diminués, et comme c'est le contraire qui a été fait, il faut en conclure que les affaires ont été mal administrées ou que certaines classes de navires ont été injustement exemptées des droits.

Pilotage dans la baie de Fundy.

Relativement au pilotage obligatoire dans la baie, nous ferons les observations suivantes :

1. La baie de Fundy étant un bras de mer d'environ 150 milles de longueur et de 30 à 50 milles de largeur, nous prétendons que la mise en vigueur de règlements de pilotage dans ce bras de mer, sauf dans les limites de 3 milles du rivage, est illégale, et qu'en ce qui concerne Saint-Jean les commissaires du pilotage n'ont pas le droit de faire des règlements liant les navires (surtout les navires étrangers) au-delà de la limite de 3 milles en dehors de l'île aux Perdrix.

2. Vu la grande étendue de la baie de Fundy et sa navigation facile et sûre, comme l'attestent des capitaines de navires et des pilotes d'une longue expérience (*voir* la brochure du conseil de commerce), nous prétendons que les services des pilotes sont parfaitement inutiles aux capitaines de navires, dont la compétence en fait de navigation est maintenant garantie par les brevets officiels qui sont exigés partout et qui ne peuvent être obtenus qu'après un terme raisonnable de service et un examen sévère subi avec succès devant des navigateurs expérimentés, tandis que les pilotes de Saint-Jean n'ont jamais passé d'examen.

3. Aucune autre nappe d'eau dans le monde de la même étendue n'est assujettie au pilotage obligatoire, pas même le canal de Bristol, qui est beaucoup plus petit, plus fréquenté, et où les marées sont assurément aussi fortes. Le pilotage pourrait être obligatoire avec autant sinon plus de raison dans tout le golfe Saint-Laurent ou dans le canal de Saint-George et la mer d'Irlande.

4. L'imposition des droits de pilotage sur les navires qui viennent par la baie à Saint-Jean est très préjudiciable au commerce de notre port, qui se trouve en sérieuse concurrence avec les autres ports des deux côtés de la baie, où les navires peuvent se rendre sans être exposés à des frais de pilotage. Pendant l'année finissant le 30 juin 1893, le tonnage total des navires qui sont entrés dans le port de Saint-Jean (non compris les steamers de Boston et de la baie de Fundy) a été de 485,108 tonneaux, et tous ces navires (sauf les petits vaisseaux exempts de l'impôt) ont été tenus de payer des droits de pilotage dans la baie; tandis que le tonnage total des navires qui sont entrés pendant la même période de temps dans les autres ports de la baie situés entre Saint-Jean et Digby a été de 541,446 tonneaux, et tous ces navires sans exception ont complètement échappé aux frais de pilotage. Il est donc facile de voir combien le commerce de Saint-Jean doit souffrir de cet état de choses; et il ne faut pas non plus oublier que nos marchands ont à lutter avec ceux de Calais, Bangor et Portland, Maine, où le pilotage est facultatif.

5. Les commissaires du pilotage eux-mêmes ne considèrent pas évidemment les services des pilotes comme nécessaires dans la baie, puisque d'après leurs règlements les navires qui fréquentent le port de Saint-Jean ne sont obligés de payer les droits de pilotage qu'en entrant dans la baie; lorsqu'ils en sortent ils échappent au paiement obligatoire de la taxe.

Navires exempts du pilotage.

Steamers des Etats-Unis.—Nous considérons comme injuste pour Saint-Jean la disposition de l'Acte du Pilotage du Canada, qui exempte absolument du paiement des droits de pilotage dans ce port-ci les steamers faisant le service entre Saint-Jean et New-York ou les ports des Etats-Unis au nord de New-York, alors que par le même acte la question de l'exemption de droits en faveur de ces steamers dans les ports de Halifax, Sydney, Miramichi et Pictou est laissée à la décision des commissaires du pilotage de ces endroits. A Halifax, les steamers en question payent le plein montant des droits lorsque les services des pilotes sont acceptés et la moitié des droits lorsqu'ils sont refusés. Nous ne voyons pas pourquoi ces steamers sont exemptés des droits à Saint-Jean, tandis que d'autres, qui n'ont pas plus besoin de pilotes, sont tenus de payer l'impôt. Et, chose singulière, on a ainsi exempté du pilotage les steamers des Etats-Unis, sans exiger qu'ils aient à bord un pilote lamaneur, malgré qu'ils portent souvent des centaines de passagers; d'un autre côté, un steamer

à marchandises ou un voilier venant de l'un des mêmes ports à Saint-Jean, avec seulement son propre équipage à bord, est obligé de payer le plein montant des droits d'entrée et de sortie.

Nous croyons donc que tous les steamers qui fréquentent les ports des Etats-Unis (et ces steamers sont pour la plupart enregistrés dans la république voisine) devraient supporter leur juste part des frais de pilotage dans ce port-ci, comme ils l'ont toujours fait à Halifax, et nous recommandons que, dans tous les cas, l'Acte du Pilotage du Canada soit amendé de manière à donner aux commissaires du pilotage de Saint-Jean le même pouvoir discrétionnaire que celui qui est conféré par l'acte aux commissaires du pilotage de Halifax.

Steamers de la baie de Fundy.—Les observations ci-dessus s'appliquent avec la même force aux steamers qui font le service entre Saint-Jean et Digby, Yarmouth et le bassin de Minas. Les steamers sont aussi absolument exemptés du pilotage, à Saint-Jean, par l'acte fédéral, tandis que les steamers qui fréquentent les ports de Halifax, Sydney, Miramichi et Pictou sont sous le contrôle des commissaires du pilotage de ces endroits en ce qui concerne le paiement des droits. L'acte fédéral devrait être amendé de manière à accorder à la commission de pilotage de Saint-Jean les mêmes pouvoirs que ceux dont sont investis les commissions de pilotage de Halifax, Sydney, Miramichi et Pictou. A Halifax, tous les steamers comme le *Monticello*, l'*Alpha* et le *Hiawatha* sont tenus de payer le plein montant des droits lorsque les services des pilotes sont acceptés, et la moitié des droits lorsqu'ils sont refusés, tandis qu'ici ces steamers ne payent rien du tout, ce qui est tout à fait injuste.

Brevêts de pilotes pour les capitaines et les seconds.

Que le système actuel de pilotage soit modifié ou non, nous recommandons que l'article 65 de l'Acte du Pilotage du Canada soit amendé de façon à ce que les capitaines et les seconds de tous navires se rendant dans le port de Saint-Jean ou partant de ce port puissent, après avoir subi avec succès l'examen requis, obtenir des brevets de pilotes du genre de ceux qui sont autorisés par l'acte pour d'autres ports du Canada.

CHANGEMENTS QUI DEVRAIENT ÊTRE FAITS AU SYSTÈME DE PILOTAGE ACTUEL.

Une commission, composée de trois personnes compétentes et désintéressées, devrait être établie pour diriger le service du pilotage. Le président de la commission serait choisi par le gouverneur en conseil, et les deux autres commissaires seraient nommés par le conseil municipal et le conseil de commerce de Saint-Jean, respectivement. Tous les commissaires seraient des hommes expérimentés dans la marine et la navigation, et ils resteraient en fonctions pendant trois ans. Aucune rémunération ne serait accordée aux membres de la commission pour leurs services.

Des brevets de pilotes devraient être accordés à tous ceux qui en feraient la demande pourvu qu'ils résidassent à Saint-Jean, qu'ils fussent âgés de plus de 25 ans, que leur réputation fût sans tache, qu'ils connussent suffisamment la baie de Fundy et le port de Saint-Jean, enfin qu'ils fussent capables de subir avec succès un examen sévère devant un homme compétent sur tous les points essentiels se rattachant au pilotage. La validité de ces brevets dépendrait de certaines conditions déterminées par les commissaires du pilotage.

Un nouveau code de règlements de pilotage devrait être préparé par les commissaires, après étude sérieuse des règlements en vigueur dans les autres ports. On s'attacherait à faire disparaître toutes les anomalies que présentent les règlements actuels.

Un nouveau tarif de droits de pilotage devrait être établi par les commissaires, basé sur le principe d'une juste rétribution pour les services rendus par les pilotes.

et portant également sur les navires de toutes classes et de toutes dimensions, sans égard aux cargaisons portées ou aux besoins d'un nombre particulier de pilotes. Les pilotes seraient libres d'accepter moins que le maximum de droits lorsqu'ils le jugeraient à propos, mais en l'absence d'un arrangement spécial, les droits réglementaires seraient toujours payés par les navires.

On devrait obliger les capitaines de navires de n'employer que des pilotes brevetés lorsqu'ils auraient besoin d'aide et empêcher toutes autres personnes d'agir en qualité de pilotes dans les limites du district.

Les capitaines de navires ne devraient pas être tenus d'employer des pilotes lorsqu'ils n'auraient pas besoin de leurs services, et ils devraient être libres d'engager n'importe quel homme parmi les pilotes brevetés.

Conclusions.

Le comité des armateurs croit que sous un système comme celui qu'il suggère, il y aurait toujours un nombre suffisant de pilotes pour répondre aux besoins du port, et qu'avec des droits de pilotage réduits et des règlements perfectionnés, Saint-Jean serait mieux en état qu'à l'heure qu'il est de lutter sur le terrain du commerce avec les autres ports de mer de l'Atlantique. Le système proposé empêcherait aussi le service du pilotage d'être plus longtemps contrôlé par un petit nombre d'hommes, qui paraissent croire qu'ils ont le droit de monopoliser le pilotage et de forcer les armateurs à leur payer des droits énormes, que leurs services soient sollicités ou non. Le nouveau système mettrait virtuellement les pilotes sur le même pied que le capitaines et les seconds, c'est-à-dire qu'il leur faudrait acquérir toutes les connaissances nautiques voulues et ensuite chercher à être employés par ceux qui pourraient avoir besoin de leurs services. La protection contre les concurrents non brevetés serait la même dans les deux cas, et le comité considère que ce qui est jugé une protection suffisante pour les capitaines et les seconds devrait aussi protéger suffisamment les pilotes. Le nouveau système permettrait en outre aux propriétaires de navires de contrôler leurs propres affaires, ce qu'ils ne peuvent faire sous le système de pilotage actuel.

A.

ROYAUME-UNI.

PORTS OÙ LE PILOTAGE EST FACULTATIF.

Ports.	Pays.	Pilotes.	Ports.	Pays.	Pilotes.
Aberdeen	Ecosse	24	Folkestone	Angleterre	
Aberystwith	Galles		Fowey	"	
Alloa	Ecosse		Galway	Irlande	22
Arbroath	"	17	Gloucester	Angleterre	21
Ardrossan	"		Grangemouth	Ecosse	
Ayr	"		Granton	"	
Banff	"		Greenock	"	
Barnstaple	Angleterre		Hartlepool	Angleterre	115
Berwick-on-Tweed	"	11	Harwich	"	
Blyth	"	22	Ile Sainte	"	32
Boness	Ecosse		Inverness	Ecosse	
Campbellton	"		Ipswich	Angleterre	
Cardiff	Galles	81	Irvine	Ecosse	
Cardigan	"		Johnshaven	"	
Colchester	Angleterre		Kirkcaldy	"	
Cork	Irlande	90	Kirkwall	Iles Orcades	
Cowes	Ile de Wight		Leith	Ecosse	93
Dartmouth	Angleterre		Leith	"	131
Douglas	Ile de Man	12	Lerwick	Iles Shetland	
Drogheda	Irlande	58	Limerick	Irlande	73
Exeter	Angleterre		Lowestoft	Angleterre	
Faversham	"		Maryport	"	
Fleetwood	"		Montrose	Ecosse	

A.—PORTS OÙ LE PILOTAGE EST FACULTATIF.—*Fin.*

Ports.	Pays.	Pilotes.	Ports.	Pays.	Pilotes.
Neath	Galles	....	Stornoway	Ecosse	....
Newcastle-on-Tyne	Angleterre	....	Sunderland	Angleterre	164
Newhaven	"	....	Swansea (sortie)	Galles	49
Newport	Galles	28	Ports de la Tees — Stockton, Middlesboro'	Angleterre	42
New Ross	Irlande	....			
Newry	"	27			
Sunderland-nord	Angleterre	....	Teignmouth	"	....
Padstow	"	....	Torquay	"	....
Rade de Penarth	Galles	....	Troon	Ecosse	....
Perth	Ecosse	....	Rivière Tyne	Angleterre	245
Peterhead	"	35	Warkworth	"	....
Plymouth	Angleterre	....	Waterford	Irlande	33
Poole	"	....	Westport	"	....
Queenstown	Irlande	....	Wexford	"	18
Ramsgate	Angleterre	....	Weymouth	Angleterre	....
Rochester	"	....	Whitby	"	10
Rosehearty	Ecosse	....	Whitehaven	"	....
Scarboro'	Angleterre	....	Wick et Pultney	Ecosse	10
Havre de Seaham	"	46	Wigtown	"	....
Sharpness	"	....	Workington	Angleterre	....

TOTAL, 85 PORTS.

Le nombre des pilotes est donné dans tous les cas où la chose a pu être vérifiée.

B.

DROITS DE PILOTAGE EXIGÉS À SAINT-JEAN.

DROITS D'ENTRÉE

	Voiliers.	Steamers.
1er district	$1 50	$2 00 par pied de tirant d'eau (oblig.)
2eme "	1 75	2 50 " " "
3ème "	2 25	3 00 " " "

DROITS DE SORTIE.

	Voiliers.	Steamers.
1er district	$1 25	$1 75 par pied de tirant d'eau (oblig.)
En descendant la baie	2 00	2 75 " " (facultatif.)

NAVIRES EXEMPTÉS DES DROITS.

Goélettes de moins de 125 tonneaux (entrée et sortie).

Steamers fréquentant les autres ports canadiens et les ports des Etats-Unis jusqu'à New-York.

TIRANT D'EAU ORDINAIRE DES NAVIRES.

Navires.		Tirant d'eau ordinaire en entrant dans le port.		Tirant d'eau ordinaire en sortant du port.	
Goélettes	125 ton.	10½ pieds	Chargées.	10½ pieds	Chargées.
"	200 "	12 "	"	12 "	"
Brigantins	350 "	15 "	Chargés.	15 "	Chargés.
Barques	700 "	12 "	Lèges.	18 "	Chargées.
Navires à 3 mâts carrés	1,200 "	13 "	"	20 "	Chargés.
Steamers	1,500 "	13 "	"	21 "	"

C.

DROITS DE PILOTAGE EXIGÉS À HALIFAX.

Tonnage des navires.	Droits d'entrée.		Droits de sortie.	
	Eté.	Hiver.	Eté.	Hiver.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Navires de 200 tonneaux et au-dessous	8 00	9 60	5 00	6 00
Navires de plus de 200 tonneaux et jusqu'à 300 tonneaux	11 00	13 20	7 00	8 40
" 300 " 400 "	14 00	16 80	9 00	10 80
" 400 " 500 "	16 00	19 20	10 00	12 00
" 500 " 600 "	18 00	21 60	11 00	13 20
" 600 " 700 "	18 50	22 20	11 25	13 50
" 700 " 800 "	19 00	22 80	11 50	13 80
" 800 " 900 "	19 50	23 40	11 75	14 10
" 900 " 1,000 "	20 00	24 00	12 00	14 40
" 1,000 " 1,100 "	20 50	24 60	12 25	14 70
" 1,100 " 1,200 "	21 00	25 20	12 50	15 00
" 1,200 " 1,300 "	21 50	25 80	12 75	15 30
" 1,300 " 1,400 "	22 00	26 40	13 00	15 60
" 1,400 " 1,500 "	22 50	27 00	13 25	15 90
" 1,500 " 1,600 "	23 00	27 60	13 50	16 20
" 1,600 " 1,700 "	23 50	28 20	13 75	16 50
" 1,700 " 1,800 "	24 00	28 80	14 00	16 80
" 1,800 " 1,900 "	24 50	29 40	14 25	17 10
" 1,900 " 2,000 "	25 00	30 00	14 50	17 40

Mémoranda.

Les taux d'été s'appliquent du 1er avril au 1er novembre.

Les taux d'hiver, du 1er novembre au 1er avril.

Les steamers et les voiliers payent tous les mêmes droits.

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires, en sortant du port et en y entrant, excepté seulement ces navires de moins de 200 tonneaux de registre, qui n'y sont pas astreints lorsqu'ils sortent du port.

D.

TABLEAU COMPARATIF DES DROITS DE PILOTAGE À SAINT-JEAN ET À HALIFAX.

Navires.		Saint-Jean—entrée et sortie.			Halifax—entrée et sortie.	
		Obligatoire.	En descendant la baie. Facultatif.	Total.	Eté.	Hiver.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Goélettes	125 ton.	36 75	21 00	57 75	13 00	15 60
"	200 "	42 00	24 00	66 00	18 00	21 60
Brigantins	350 "	52 50	30 00	82 50	23 00	27 60
Barques	700 "	49 50	36 00	85 50	29 75	35 70
Navires à trois mâts carrés	1,200 "	54 25	40 00	94 25	33 50	40 20
Steamers	1,500 "	75 75	57 75	133 50	35 75	42 90

Mémorandum.

Le tableau ci-dessus fait voir qu'à Saint-Jean les droits de pilotage sont trois à quatre fois plus élevés qu'à Halifax pour les navires de la même classe et des mêmes dimensions.

RAPPORT

DU COMITÉ DU

CONSEIL DE COMMERCE DE SAINT-JEAN

SUR LE

SYSTÈME DE PILOTAGE EN VIGUEUR À SAINT-JEAN, N.-B.,

AVEC

ANNEXE, Y COMPRIS DES EXTRAITS DU RAPPORT SUR

LA BAIE DE FUNDY ET LE PORT DE SAINT-JEAN, N.-B.

RAPPORT D'UN COMITÉ SPÉCIAL DU CONSEIL DU COMMERCE DE SAINT-JEAN SUR LA PERTE DE LA BARQUE *CURLER* ET SUR LE SYSTÈME DE PILOTAGE À SAINT-JEAN, N.-B.

PRÉSENTÉ À UNE ASSEMBLÉE TENUE LE 12 SEPTEMBRE 1894.

Au conseil de commerce de Saint-Jean.

Le comité nommé pour suivre l'enquête sur la perte de la barque *Curler* et pour faire rapport sur le système de pilotage en vigueur à Saint-Jean a l'honneur de présenter le rapport suivant.

1. L'enquête publique tenue par le capitaine W. H. Smith, M. R., en vertu d'instructions reçues du ministère de la marine et des pêcheries et à la demande du conseil de commerce, a été suivie d'un bout à l'autre par les membres du comité. On trouvera ci-jointes des copies de la décision du capitaine Smith (A) et de ses observations à la clôture de l'enquête (B).

2. On verra que le capitaine Smith détermine en termes non équivoques les devoirs et les responsabilités des capitaines et des officiers de marine; il dit clairement qu'un capitaine qui engage un pilote n'en conserve pas moins le commandement de son navire, et n'est pas pour cela déchargé de sa responsabilité.

3. On s'accorde à définir le mot " pilote " comme suit: " toute personne préposée à la conduite d'un navire auquel elle n'est pas attachée." Un principe qui paraît être universellement reconnu, c'est que quand un capitaine est tenu par un acte du parlement, sous peine d'amende, d'engager un pilote et qu'il agit en conséquence, le navire ne doit pas être considéré comme étant sous la direction des armateurs ou de leurs serviteurs. Mais quand le capitaine est libre de prendre ou non un pilote et qu'il en prend un, le pilote doit être considéré comme le serviteur des armateurs, et ceux-ci sont par conséquent responsables de sa maladresse. Et même s'il y a un pilote à bord du navire, le capitaine est tenu d'intervenir dans un cas de danger imminent.

4. Dans le cas du *Curler*, le pilotage n'était pas obligatoire. Le fait est qu'il n'y a pas de pilotage obligatoire dans le sens strict du mot à Saint-Jean. Tout capitaine de navire est libre de refuser les services d'un pilote, mais ces services, s'ils sont offerts dans les limites de certains districts, doivent être rémunérés par tous les navires non spécialement exemptés des droits, qu'ils soient acceptés ou non. Et, par conséquent, malgré qu'il fut prouvé que le capitaine et le second du *Curler* avaient conservé leur présence d'esprit et qu'ils avaient agi pour le mieux, avant comme après l'accident, ils furent tenus responsables, parce qu'ils s'étaient soumis au contrôle du pilote. Tous deux furent blâmés, le capitaine pour avoir quitté le pont sans avoir donné ordre à l'officier de quart de le tenir au courant de ce qui se passerait, et le second pour n'avoir pas communiqué avec le capitaine, lorsque le pilote persista à faire route par un chenal étroit au lieu de prendre la passe la plus large ; et si cette passe eût été prise, cela aurait peut-être causé plus d'inconvénients au pilote, mais il est probale que la barque aurait atteint en toute sûreté la pleine mer tout comme les deux autres navires qui sont partis le même après-midi par un beau temps et un bon vent du nord-est (et sans pilotes).

5. Par la charte de la ville de Saint-Jean le maire et les échevins furent institués les conservateurs de la rivière, du port et de la baie de la ville, et en 1840 ils furent autorisés par la législature du Nouveau-Brunswick à faire des lois et des ordonnances, pour la gouverne des pilotes lamaneurs du port, relativement aux droits de pilotage exigibles. Ces lois et ordonnances devaient s'étendre à toutes les parties de la baie de Fundy auxquelles on jugerait à propos de les appliquer. En 1861, un acte fut adopté, statuant que les pilotes qui conduiraient des navires jusjusqu'à la mer et au delà des limites fixées dans leurs engagements recevraient, en sus des droits de pilotage, $2.00 pour chaque jour d'absence. En 1873, l'Acte du pilotage, adopté par le parlement fédéral, fixa les limites des districts de pilotage et décréta la nomination de 7 commissaires, qui devaient constituer la commission du pilotage du district de Saint-Jean. En vertu de cet acte, deux des commissaires devaient être choisis par le conseil municipal, deux par le conseil de commerce et trois par le gouverneur général en conseil. L'acte fut amendé à des sessions subséquentes de la législature, et enfin, en 1886, les dispositions concernant le pilotage furent reproduites avec certaines modifications au chapitre 80 des Statuts Revisés du Canada, qui est maintenant en vigueur.

6. En vertu de cet acte, la commission du pilotage à le droit:—

(1.) De déterminer les conditions à remplir par les personnes désirant être brevetées comme pilotes.

(2.) De faire des règlements concernant les bateaux-pilotes et au sujet de la distribution des bénéfices des pilotes et des recettes des bateaux-pilotes.

(3.) D'aider à créer des compagnies pour l'entretien des bateaux-pilotes.

(4.) De breveter les pilotes et les aspirants-pilotes.

(5.) De fixer les conditions auxquelles les brevets doivent être accordés.

(6.) De faire des règlements pour la gouverne des pilotes brevetés.

(7.) De punir toute infraction aux règlements, soit par l'annulation ou la suspension du brevet, soit par l'imposition d'une amende de pas plus de $40.

(8.) De fixer et changer le mode de rémunération des pilotes brevetés.

(9.) D'ordonner la mise à la retraite des pilotes brevetés ayant atteint l'âge de 65 ans, à moins qu'ils ne soient à partir de cet âge brevetés d'année en année.

(10.) D'ordonner la mise à la retraite des pilotes brevetés devenant invalides avant d'atteindre cet âge.

(11.) De déterminer comment doivent être réglées les disputes pouvant s'élever au sujet du pilotage.

(12.) D'établir une caisse de secours pour les pilotes brevetés mis à la retraite ou invalides ainsi que pour les femmes et les enfants des pilotes décédés.

Mais toutes les ordonnances que fait la commission sur ces différents points doivent être ratifiées par le gouverneur en conseil pour pouvoir avoir force de loi.

7. La commission du pilotage est tenue par l'acte de transmettre tous les ans au ministère un rapport indiquant les noms et les âges des pilotes brevetés, le tarif

des droits de pilotage en vigueur, le montant de droits perçu, et les recettes ainsi que les dépenses sur les argents faisant partie du fonds de pilotage.

L'acte contient aussi des dispositions pour la gouverne et la protection des pilotes ainsi que pour le recouvrement des droits de pilotage.

8. En vertu de l'article 57 de l'acte, nul propriétaire ou capitaine de navire n'est obligé de prendre un pilote, mais en vertu d'autres articles du statut le paiement des droits de pilotage, sauf certaines exemptions, est obligatoire dans les circonscriptions établies par arrêté en conseil, même lorsque le pilote qui offre ses services n'est pas employé. Ainsi donc, par l'expression "pilotage obligatoire" il faut entendre non pas qu'un navire est obligé de prendre un pilote, mais que les services d'un pilote, quand ils sont offerts, doivent être rémunérés, qu'ils soint acceptés ou non.

9. Dans le district de pilotage de Saint-Jean les navires de guerre, les navires dans le service public, les vapeurs employés au cabotage ou fréquentant New-York ou les ports des Etats-Unis au nord de ce dernier endroit, les navires enregistrés au Canada de pas plus de 120 tonneaux (*voir* 56 Vict., chap. 20, 1892), les navires dont le capitaine ou le second a un certificat l'autorisant à piloter son vaisseau dans les circonscriptions du pilotage, enfin les navires, n'excédant pas 250 tonneaux, que la commission du pilotage, avec l'approbation du gouverneur en conseil, peut déterminer, sont exempts du pilotage. A l'heure qu'il est tous les navires enregistrés en Canada de 125 tonneaux et au-dessous sont entièrement exemptés des droits de même que tous les navires qui vont prendre la mer, de quelque tonnage qu'ils soient, une fois qu'ils se trouvent en dehors de l'île aux Perdrix.

10. Toutes les sommes reçues sous forme de droits de pilotage par la commission de pilotage doivent être appliquées :

(1.) A payer toutes les dépenses se rattachant à la perception des droits.

(2.) A payer aux pilotes pour leurs services les montants fixés par règlement.

(3.) Le reste doit être versé dans le fonds de pilotage de la circonscription.

11. Le fonds de pilotage doit être appliqué :

(1.) A payer toutes les dépenses nécessaires pour l'administration de ce fonds.

(2.) A payer des pensions ou à donner d'autres secours aux pilotes brevetés devenus invalides à cause de leur âge ou par suite d'infirmités ou d'accident, ainsi qu'aux femmes et aux enfants des pilotes décédés ou devenus invalides.

12. Toutes les sommes d'argent appartenant au fonds de pilotage et non employées aux fins ci-dessus doivent être placées en valeurs de l'Etat. Le comité constate par le rapport de la commission du pilotage de Saint-Jean que la réserve ainsi placée (elle se trouve à l'heure qu'il est déposée dans la caisse d'épargne du Canada) s'élève à $8,111.86; en outre il y avait à la date du 31 décembre dernier une balance de $2,075.65 au crédit de la commission à la banque du Nouveau-Brunswick.

13. On voit par ce qui précède que tandis que dans les autres métiers les rapports des patrons et des employés échappent généralement à toute intervention et sont déterminés par la loi ordinaire de l'offre et de la demande, sauf en autant que ces rapports peuvent être affectés par des organisations d'un côté ou de l'autre, soit pour diminuer des charges jugées exorbitantes, soit pour élever le taux des salaires, dans le cas de pilotage où un montant plus fort que le taux ordinaire des gages est levé sur chaque navire. Et ce montant peut être perçu que les pilotes rendent ou non des services et que l'aide qu'ils offrent soit réellement nécessaire ou non. Sur le fonds ainsi constitué les pilotes sont payés au taux fixé pour leurs services par les commissaires, et le reste forme un fonds de pension et de secours.

14. Ainsi, les pilotes sont une classe d'hommes jouissant de privilèges spéciaux. Chaque pilote peut recevoir comme salaire pour services rendus ou offerts plus ou moins, suivant son activité ou sa bonne fortune, mais il est toujours sûr qu'il y a un fonds de réserve à même lequel lui ou sa famille sera secouru en cas de besoin.

15. Un pareil système demande la plus stricte surveillance. Des hommes qui sentent que leur gagne-pain est assuré et qu'un fonds de réserve les attend pour leurs vieux jours sont non seulement peu portés à satisfaire ceux qu'ils servent, mais encore sont privés dans une certaine mesure du stimulant au travail et à l'économie que le sentiment de l'entière responsabilité du bien-être de la famille tend à créer.

16. L'objet du système est sans doute de protéger autant que possible la vie de ceux qui naviguent ainsi que les navires et leurs cargaisons, en procurant une classe d'hommes plus compétents que les marins ordinaires pour conduire les navires dans des endroits où, pour des causes locales, le navigation est entouré de difficultés plus qu'ordinaires.

17. Si l'on n'avait pas cet objet en vue, la perpétuation d'un système qui assure des gages et des pensions à une certaine classe d'hommes, nécessairement aux frais du reste de la population, ne pourrait, de l'avis du comité, être justifiée. Et nous regrettons d'avoir à ajouter que presque tout le monde s'accorde à dire que cet objet n'est pas atteint par le système de pilotage actuel. On se plaint que ce système présente beaucoup de mauvais côtés et qu'il est toujours resté le même depuis toute une génération, sans égard au changement de circonstances.

18. Autrefois, quand il n'y avait pas de phares, de sifflets de brume, de bouées, de cartes, de routier imprimé et de remorqueurs à vapeur, et lorsque les capitaines et les seconds de navires n'étaient pas tenus de subir un examen strict avant de pouvoir servir, le concours des pilotes était sans doute très important pour la marine marchande ; et on avait recours à leurs services dans presque tous les cas. Mais ce n'est plus la même chose, et on a laissé subsister à Saint-Jean le système de pilotage obligatoire sans songer que le niveau des capacités chez les officiers de marine s'était sensiblement élevé et que la navigation avait été beaucoup facilitée. Plusieurs propriétaires de navires se sont plaints au comité qu'on les avait forcés de payer inutilement pour les services de pilotes. Les officiers de marine connaissent aussi bien les parages de la baie et sont aussi capables d'y conduire leurs navires que les pilotes les plus expérimentés de Saint-Jean; et le fait est (on le dit ouvertement) que les pilotes qui font le service dans ce port-ci ne sont pas tous compétents, et il y en a parmi eux qui n'inspirent guère de confiance aux armateurs.

19. La commission du pilotage semble s'être attachée à protéger certains navires et à sévir contres d'autres. Ainsi, les chalaus à houille toués de Parsboro' à Saint-Jean par de puissants remorqueurs ont été appelés à payer des droits de pilotage pour la seule raison que ce mode de transport nuisait aux propriétaires des petits navires qui faisait autrefois ce trafic. Le comité est fortement d'opinion qu'on ne devrait pas faire entrer des considérations de ce genre dans la question du pilotage, et qu'aucune protection spéciale ne devrait être accordée à une classe quelconque d'individus, et nous parlons ici des pilotes aussi bien que de ceux qui sont intéressés dans une branche quelconque de la marine marchande.

20. Il y a à l'heure qu'il est 27 pilotes brevetés à Saint-Jean; l'un d'eux, tenu responsable de l'accident arrivé au *Curler*, a été suspendu. Il y a aussi un pilote spécialement commissionné pour Musquash.

21. D'après le dernier rapport transmis au ministère de la marine par la commission du pilotage de Saint-Jean, les âges des pilotes varient entre 36 et 68 ans, mais le comité regrette d'avoir à dire que plusieurs personnes, qu'il croit dignes de foi, lui ont déclaré que les âges indiqués dans le rapport officiel ne sont pas corrects et que plusieurs des pilotes sont de trois à cinq ans plus âgés que ne l'indique le rapport en question. C'est là une question importante puisque, en vertu de l'article 32 de l'Acte du Pilotage, tout pilote qui a atteint l'âge de 65 ans doit remettre son brevet, et ne peut ensuite obtenir une commission que d'année en année.

Le comité ne veut pas insinuer que les commissaires du pilotage permettent sciemment l'envoi de faux rapports aux autorités; mais, d'un autre côté, si les déclarations faites au comité sont vraies, il faut en conclure que les commissaires apportent peu de soin lorsqu'il s'agit pour eux d'obtenir les renseignements qu'ils sont obligés, en vertu de l'acte, de fournir tous les ans au ministère de la marine, à Ottawa.

22. Il appert par les rapports que le montant perçu sous forme de droits de pilotage en 1893 a été de $25,893.83. De ce montant on a défalqué $1,030.15 pour les services du pilote régulièrement engagé pour conduire les steamers de la ligne Furness, et sur ces $1,030.15 une somme de $825.75 a été partagée également entre les pilotes, indépendamment de la somme de travail accomplie par chacun. La différence, $204.40, ainsi qu'une autre somme de $1,995.96, soit en tout $2,200, a été

versée dans le fonds du pilotage, laissant $23,693.47 pour les gages des hommes. On prétend, cependant, que les gains individuels varient beaucoup, quelques pilotes gagnent jusqu'à $1,600 par année et d'autres touchant à peine de quoi vivre. Cela dépend naturellement de l'activité et de l'énergie des hommes.

23. La balance de $2,200.36 versée l'année dernière dans le fonds du pilotage a été augmentée de $200 perçus comme droits sur 30 brevets de pilotes à $5 et sur 5 bateaux-pilotes à $10 chacun, et de $274.25, représentant l'intérêt sur le dépôt à la caisse d'épargnes, soit un total de $2,674.61. Voici quelles ont été les dépenses: pensions, $1,710; frais de funérailles de deux pilotes, $40; auditeur, $25; papeterie $19.70; loyer de bureau, $100; salaire du secrétaire-trésorier, $800. En tout $2,694.70. Les dépenses ont par conséquent excédé les recettes d'à peu près $20.

24. Cinq circonscriptions sont établies pour le pilotage d'entrée, s'étendant depuis l'île des Perdrix jusqu'aux limites extrêmes de la baie de Fundy. En sortant du port, nul navire n'est tenu de prendre un pilote ou de payer les droits en dehors de l'île des Perdrix. En entrant dans la baie, tous les navires non exempts des droits sont obligés de payer pour les services d'un pilote lorsque ces services sont offerts dans les limites des circonscriptions fixées, qu'ils soient acceptés ou non.

25. A l'heure qu'il est, les droits de pilotage d'entrée et de sortie sur les navires ne jouissant pas de l'exemption sont réglés d'après le tirant d'eau, et les droits pour transporter les navires dans les limites du port d'après le tonnage dans chaque cas particulier.

26. Un système différent existe à Halifax, N.-E., où les droits de pilotage sont réglés d'après le tonnage, et le comité est informé que le tarif des droits est beaucoup moins élevé là qu'à Saint-Jean.

27. Si le comité ne se trompe, il a été représenté au ministère de la marine qu'une trop forte proportion des droits de pilotage actuellement perçus dans le port de Saint-Jean est levée sur les navires de 125 à 300 tonneaux qui font le cabotage ou qui fréquentent les ports des Indes Occidentales. Ces navires, par suite de leur fort tirant d'eau relativement à leur tonnage et de leurs fréquents voyages, sont forcés de payer beaucoup plus que les grands vaisseaux. On prétend aussi que les navires en question n'ont aucunement besoin des services des pilotes vu que les capitaines qui les commandent, par suite de leurs fréquentes visites, connaissent parfaitement la baie de Fundy et le port de Saint-Jean.

28. Il aurait été aussi représenté que l'exportion du bois de construction (y compris l'empilement), du port de Saint-Jean est sérieusement entravée par les droits de pilotage, étant donné que ce commmerce se fait en concurrence avec les navires de Calais, Bangor et Portland, Me., et d'autres ports où le pilotage n'est pas obligatoire.

29. Le comité est informé que dans le cours du mois de mai dernier un plan a été soumis par les commissaires du pilotage au ministère de la marine pour réduire les droits sur les petits navires et les augmenter sur les vaisseaux de plus de 400 tonneaux. Ce plan n'a pas encore été cependant approuvé. Le tarif actuel (C) et celui qui est proposé (D) sont ci-annexés. Le comité croit que la charge additionnelle que l'on veut imposer sur les navires d'un fort tonnage serait très préjudiciable au trafic du port. Le pilote Rogers a déclaré, lors de l'enquête tenue devant le sous-ministre en 1891, qu'il en serait ainsi. Sans doute, cela tendrait à soulager dans une certaine mesure les navires d'un faible tonnage et à augmenter les recettes, mais le comité ne croit pas que l'augmentation des recettes soit nécessaire et il est fortement d'opinion qu'au lieu d'abaisser l'impôt sur les petits navires au détriment des grands voiliers et steamers, on devrait diminuer ou faire complètement disparaître les restrictions non absolument nécessaires qui existent à l'heure qu'il est. Il faudra en venir là si l'on veut que les citoyens de la ville prospèrent et que le trafic du port se développe.

30. Le comité croit qu'aucune augmentation dans les droits actuels ne devrait être permise sans les raisons les plus graves. Il est d'opinion qu'il n'est nullement nécessaire de faire les changements proposés, et il recommande que le conseil de commerce adresse une requête au gouvernement pour demander que l'augmentation suggérée dans le tarif des droits de pilotage ne soit pas approuvée.

31. Il n'y a pas de doute qu'en proposant d'élever les droits de pilotage sur les grands navires on a l'intention non pas tant d'augmenter les gains des pilotes (et

ceux-ci n'ont jamais, que nous sachions, demandé un supplément de salaire) que de grossir le fond du pilotage, qui, en vertu de l'acte, est destiné aux pilotes devenus invalides à cause de leur âge ou par suite d'infirmités ou d'accident, ainsi qu'aux femmes et aux enfants des pilotes décédés. Ce fonds se chiffre déjà par un montant considérable. Il est tenu en réserve non pas pour faire des allocations permanentes, mais pour payer des pensions à terme, qui s'éteindront à mesure que les bénéficiaires mourront ou que les enfants des pilotes décédés atteindront un âge suffisant pour subvenir à leurs propres besoins. Sous le système actuel, le fonds en question augmentera au lieu de diminuer, à mesure que le nombre des pilotes baissera ou que les pensionnaires disparaîtront par la mort ou autrement. Le comité ne pouvait comprendre quelle raison existait pour les changements proposés jusqu'à ce que certains faits soient venus à sa connaissance, faits sur lesquels il croit devoir attirer de suite l'attention du conseil de commerce.

32. Si l'on examine l'Acte du Pilotage on verra que l'intention du législateur était que les commissaires du pilotage ne devaient recevoir aucune rémunération pour leurs services. Il y a une disposition expresse pour le salaire du secrétaire-trésorier, mais c'est tout. En vertu du 62ème article de l'acte, " toutes les sommes reçues " sous forme de droits de pilotage doivent être appliquées: 1. A payer toutes les dépenses se rattachant à la perception des droits. 2. A rémunérer les services des pilotes. 3. Le reste doit être versé dans le fonds du pilotage. En vertu du 91ème article, le fonds de pilotage doit être appliqué: 1. A payer " les dépenses nécessaires pour l'administration du fonds". 2. A payer des pensions ou à donner d'autres secours aux pilotes devenus invalides, ainsi qu'aux femmes et aux enfants des pilotes décédés. En vertu du 14ème article de l'acte, la commission du pilotage à le droit, avec la sanction du gouverneur en conseil, de nommer un secrétaire-trésorier et de lui payer un salaire à même les droits de pilotage ou les droits sur les brevets perçus par elle, et aussi de payer, avec la même sanction et sur les mêmes fonds, " toutes autres dépenses nécessaires " se rattachant au service de pilotage du district. Aucune disposition pour la rémunération des services des commissaires n'est contenue dans l'acte. La disposition autorisant le paiement d'un salaire au secrétaire défend par induction tout autre paiement de salaire non sanctionné.

33. Il y a dans notre ville un grand nombre de personnes, comme par exemple les commissaires des hôpitaux et les commissaires des écoles, qui remplissent d'importants devoirs publics sans songer à exiger un salaire; et il est évident que ceux qui ont rédigé l'Acte du Pilotage supposaient que les commissaires auraient assez d'esprit public pour diriger gratuitement le service du pilotage, le travail le plus ardu dans ce service étant accompli par le secrétaire-trésorier qui lui est salarié.

34. Le comité est informé, cependant, qu'il a été récemment proposé d'accorder à chaque commissaire une allocation sur les fonds perçus, le président devant toucher le double du montant payé à ses collègues. Un des commissaires, paraît-il, a protesté, et la question aurait été referée au sous-ministre de la justice, qui aurait exprimé l'opinion que la chose n'était pas autorisée par l'acte. Néanmoins, les commissaires auraient insisté pour avoir une rémunération.

35. Tels sont les faits qui ont été communiqués au comité, et nous avons d'abord été portés à croire qu'ils étaient exagérés ou inexacts, mais malheureusement les déclarations qu'on nous a faites sont confirmées par la correspondance officielle, dont des copies se trouvent ci-annexées (E).

36. Après que les commissaires eurent été informés qu'en se payant une allocation ils agiraient illégalement, ils firent le règlement suivant, qui fut adopté le 1er mars dernier:

" Règlement à l'effet de pourvoir à la rémunération des services des commissaires du pilotage de Saint-Jean.

" Chaque commissaire aura droit d'être remboursé des dépenses nécessaires qu'il fera dans l'exercice de ses fonctions; pourvu toutefois qu'aucun commissaire ne reçoive plus de $100 et le président pas plus de $200 pour leurs dépenses dans une seule année."

37. Ce soi-disant règlement fut soumis à M. Newcombe, le sous-ministre de la justice, à qui on rappela que quelque chose de semblable s'était passé à Halifax en

octobre 1891, et qui fit gravement rapport que cela lui paraissait être parfaitement légal. Dans ces circonstances, le règlement en question sembla sans doute assez inoffensif au ministre de la marine et des pêcheries, et le 28 mars, un arrêté du conseil fut rendu, sanctionnant le remboursement des dépenses nécessairement faites par les commissaires dans l'exercice de leurs fonctions.

38. Le comité voit par les rapports imprimés de la commission du pilotage de Halifax, publiés à la page 209 du supplément du rapport annuel du ministère de la marine pour l'année finissant le 30 juin 1892, que tandis que le montant porté comme "dépenses nécessaires pour assister aux assemblées et tenir les enquêtes pendant 2 ans" n'est que de $1,125, la somme de $1,125 est réellement requise, au lieu de $11.25 pour balancer leur compte; et cette somme paraît avoir été prise sur le fonds de pilotage. Il est peut-être heureux pour les commissaires de Saint-Jean que cette affaire ait été mise au jour avant qu'ils aient eu le temps de se payer des allocations.

39. On voulait, paraît-il, que ce "remboursement de dépenses" prît la forme d'une allocation de $4 à chaque commissaire pour chaque assemblée à laquelle on assisterait pendant le cours de l'année.

40. Le comité ne veut pas discuter la question de savoir si les services rendus par les commissaires devraient être rémunérés ou non, mais il croit qu'aucun salaire ne devrait leur être payé avant que la chose soit formellement autorisée par la loi. A notre avis il ne devrait être permis à aucun serviteur public qui se croit injustement rétribué de se rémunérer à même les fonds dont il a l'administration.

41. On remarquera que le droit de faire des règlements, avec la sanction du gouverneur en conseil, est limité par le 15ème article de l'Acte du Pilotage à certains cas spécifiés parmi lesquels le paiement ou remboursement de dépenses n'est pas compris. En vertu du 14ème article de l'Acte, la commission du pilotage peut, avec la sanction du gouverneur en conseil, payer à même les droits de pilotage ou les droits sur les brevets toutes "dépenses nécessaires" se rattachant au service du pilotage du district. Il n'y a pas besoin de règlement pour cela. Leur règlement, la commission du pilotage peut payer "les dépenses nécessaires" avec la sanction voulue. Aucun règlement ne pourrait justifier les commissaires, en guise de "paiement" ou "remboursement" de dépenses nécessaires, de s'approprier les fonds en tout ou en partie. En vertu de l'article en dernier lieu cité, ce n'est pas un règlement qui doit être sanctionné, mais un acte. Il serait vraiment étrange de prétendre que lorsqu'un statut porte que des dépenses peuvent être faites avec une certaine sanction, l'autorité sanctionnante peut se départir de son contrôle par une confirmation ou une concession couvrant tout d'avance.

42. Ce qu'il y a de plus triste dans tout cela c'est que l'on se proposait de faire ces paiements aux frais des pilotes mis à la retraite et des femmes et enfants des pilotes décédés, à moins que les droits de pilotage n'eussent été augmentés, ce qui fut suggéré par la suite et ce qui aurait entravé davantage le trafic du port.

43. D'après les déclarations faites au comité, il est clair qu'il existe dans le public un fort sentiment de mécontentement contre la commission actuelle, et que les commissaires du pilotage de Saint-Jean n'ont pas su retenir la confiance des hommes d'affaires en général.

44. Au mois de janvier 1883, époque déjà lointaine, un article parut dans un journal important de Saint-Jean, attirant l'attention sur les règlements de pilotage de notre port et citant un cas d'injustice grave. Cet article provoqua une réponse de la part du président de la commission, caractérisant ces plaintes de "futiles", ainsi que des lettres de la part de feu M. Thomas S. Adams et d'autres personnes, protestant contre l'injustice des règlements de pilotage en vigueur.

45. En janvier 1887, la question du pilotage fut discutée au long devant le conseil de commerce. On prétendit que le système de pilotage obligatoire était inutile comme mesure de protection et qu'il était injuste de forcer les armateurs de payer pour des services dont ils n'avaient pas besoin. On prétendit que, étant donné que les pilotes n'étaient pas tenus de croiser à la recherche des navires, comme la chose était exigée à Boston et à Québec, leurs services ne pouvaient être obtenus lorsqu'on en avait le plus besoin, et que pendant l'hiver et souvent sans doute en d'autres saisons

par les temps orageux ou brumeux, il était impossible de trouver des bateaux-pilotes à l'entrée de la baie ou avant que les navires eussent presque atteint l'île aux Perdrix. On attira l'attention sur le fait que les pilotes de Saint-Jean n'étant pas obligés de fournir un cautionnement, comme à Halifax et ailleurs, ils n'avaient virtuellement aucune responsabilité pécuniaire. Enfin, on se plaignit que les commissaires ignoraient les désirs légitimes des armateurs et refusaient de donner des raisons pour la ligne de conduite qu'ils suivaient.

46. En janvier 1891, une enquête officielle fut tenue sur la question du pilotage par le sous-ministre de la marine, M. Wm. Smith, dans les chambres du conseil de commerce de Saint-Jean. Cette enquête fut conduite avec beaucoup d'habileté et mit au jour des faits de la plus haute importance.

47. Plusieurs des témoins déclarèrent que le système de paiement obligatoire des droits de pilotage portait les gens à construire des navires inférieurs afin d'échapper à l'impôt.

48. On prétendit que les capitaines de navires cherchaient à éviter les pilotes en manœuvrant de manière à faire croire qu'ils se rendaient dans le haut de la baie et non à Saint-Jean. On cita des exemples de marchés faits par des capitaines avec les pilotes pour se soustraire aux droits en tout ou en partie. Il fut même prouvé que dans une certaine occasion, afin de permettre à un steamer d'obtenir son congé à la douane, le secrétaire de la commission du pilotage de Saint-Jean avait certifié que le steamer en question avait payé les droits de pilotage, alors qu'en réalité rien du tout n'avait été payé.

49. Il fut établi que les capitaines de cabotiers étaient en général capables de conduire leurs navires sans l'aide d'un pilote ; qu'une année d'expérience suffisait pour permettre à un capitaine de piloter son navire dans la baie de Fundy et jusque dans le port de Saint-Jean ; que les bateaux-pilotes ne croisaient pas par les temps orageux ou brumeux ; enfin que si le système de pilotage obligatoire était aboli on trouverait toujours des pilotes lorsqu'on en aurait besoin, et que les hommes actifs et capables seraient encore employés.

50. Des témoins affirmèrent aussi que le service du pilotage n'était pas conduit avec habileté ni avec justice par les commissaires, et que les représentations des principaux propriétaires de navires du port étaient ignorées.

51. Nous avons déjà fait remarquer que les commissaires ne paraissaient pas se préoccuper de transmettre au ministère de la marine des rapports exacts au sujet des âges des pilotes. En outre, avant que l'enquête officielle au sujet de la perte du *Curler* fut tenue, le président des commissaires du pilotage déclara publiquement que le pilote qui conduisait le *Curler* était un homme compétent et que c'était la première fois que pareille chose lui arrivait. Or, il fut prouvé au cours de l'enquête par le témoignage du secrétaire de la commission que ce même pilote avait été censuré par les commissaires lors de la perte de l'*Apollo*, et qu'il avait plus tard été suspendu pour 3 mois après l'échouement de la goélette *Lahaina*. Cette déclaration du président, bien que faite publiquement, ne fut pas contredite par les autres commissaires. Nous ne voulons pas dire que les faits avaient été sciemment dénaturés, mais nous sommes forcés de conclure ou que les membres de la commission ne s'étaient pas tenus bien au fait de ce qui était arrivé par le passé, ou bien qu'ils ne s'étaient pas assez intéressés à leurs devoirs pour se rappeler les circonstances propres à les aider à se former une opinion raisonnée au sujet de la compétence de tel ou tel pilote.

52. La conclusion à tirer des témoignages rendus devant le sous-ministre est que le système de paiement obligatoire des droits de pilotage devrait être aboli, et que, ce système une fois disparu, la navigation ne serait pas entourée de plus de dangers qu'à l'heure qu'il est. On ne prétendra pas que les 27 pilotes brevetés de Saint-Jean sont les seuls connaissant la baie et le port. Sous un système de pilotage facultatif, les pilotes les plus capables auraient l'avantage, les officiers de navires sentiraient qu'ils ont une plus grande responsabilité, et le public ne serait plus probablement témoin de désastres comme celui que le *Curler* a subi.

53. Cela entraînerait peut-être l'abolition de la commission de pilotage actuelle, mais le comité croit qu'on pourrait fort bien s'en passer. Il faudrait faire adopter une loi qui indiquerait la manière de disposer du fonds de pilotage. Les jeunes gen

parmi les pilotes pourraient embrasser un autre métier. Quant aux pilotes invalides et dignes de sympathie, il serait beaucoup préférable qu'ils fussent secourus à même les fonds publics au lieu de rester à charge aux propriétaires de navires de Saint-Jean.

54. A ce propos, nous dirons que le pilotage n'est pas obligatoire à Portland, Me., le principal concurrent de Saint-Jean pour le commerce d'exportation du Canada, en hiver; et que le système de paiement obligatoire des droits de pilotage qui existait à Sommerside, I. P.-E., a été dernièrement aboli.

55. Mais dans le cas où il serait impossible d'abolir immédiatement le régime de pilotage obligatoire, le comité est d'opinion que tout le système devrait être remis à l'étude. Les règlements en vigueur à Saint-Jean devraient être comparés avec ceux qui existent dans les autres ports, et plusieurs changements importants devraient être effectués tant dans la commission que dans les ordonnances qui régissent les pilotes.

56. Le comité est informé qu'à New-York il n'y a que cinq commissaires du pilotage. A Boston, Mass., il n'y en a que deux, et on exige d'eux "qu'ils aient de l'expérience dans la marine et l'art nautique". Le comité est d'avis qu'on devrait exiger la même chose à Saint-Jean. Ici, ni le président de la commission, ni la majorité de ses collègues n'ont l'expérience voulue. Le comité est informé qu'il n'y en a qu'un seul parmi les commissaires qui soit un marin pratique.

57. Le comité est d'opinion que si le système actuel doit être toléré plus longtemps, le nombre des commissaires devrait être réduit à 3; un serait nommé par le gouverneur en conseil, un autre par la ville, et le troisième par le conseil de commerce. Ces commissaires ne resteraient en fonctions que pendant un terme limité et seraient tous des hommes expérimentés dans la marine. Si les commissaires étaient nommés, disons, pour un terme de 3 ans, ou bien qu'ils puissent, à l'expiration de ce terme, être renommés, ils auraient toujours le sentiment de leur responsabilité envers le public, et cela parerait aux inconvénients d'une nomination permanente et à ceux que pourrait présenter un terme d'une seule année.

58. Le comité constate aussi qu'il y a conflit d'intérêts entre les propriétaires de grands navires et ceux qui possèdent des vaisseaux d'un faible tonnage. Et il croit qu'il serait à propos d'exclure de la commission du pilotage les propriétaires de navires, et que cette commission ne devrait être composée que d'hommes qu'on ne pourrait soupçonner, à tort ou à raison, d'avoir des intérêts personnels à servir. On pourrait sans doute faire une exception en faveur d'un marin pratique dont il serait important d'obtenir les services. Le fait d'être propriétaire de navires, outre qu'il n'implique pas nécessairement l'expérience dans l'art nautique ou le pilotage, n'est guère de nature à porter un homme à se former une opinion impartiale dans les cas où les intérêts de ses propres navires peuvent être en conflit avec ceux des navires d'autres classes ou d'autres dimensions.

59. A plus forte raison, ne devrait-on nommer comme commissaires du pilotage des fournisseurs de la marine. Les pilotes de Saint-Jean, il n'y a pas de doute, ont souvent l'occasion de recommander aux capitaines de navires étrangers de prendre leurs approvisionnements chez telle ou telle personne. Or, si le fournisseur favorisé se trouvait être membre de la commission, comment pourrait-on attendre de lui un jugement impartial dans une cause où il lui faudrait prononcer sur la conduite ou la compétence d'un pilote qui aurait pris ses intérêts.

60. Les pilotes forment une classe privilégiée. Des témoins ont déclaré, lors de l'enquête tenue devant le sous-ministre en 1891, que les aspirants pilotes avaient reçu l'assurance de la part du conseil municipal que s'ils faisaient un apprentissage de 6 ans, des droits seraient imposés sur les navires d'un tirant d'eau de 6 pieds et au-dessus pour leur permettre de vivre. Si l'on a réellement promis aux aspirants pilotes qu'on lèverait un impôt pour leur subsistance, cet impôt devrait peser sur tous les citoyens, car personne ne prétendra que le conseil municipal puisse taxer une classe particulière de contribuables pour le soutien de certains individus; et par conséquent, cette promesse, si elle a été faite, donnerait droit aux pilotes d'être sustentés aux frais de tout le public. Mais le comité croit qu'aucun engagement de

ce genre n'a été pris par les autorités municipables ni explicitement ni implicitement. Lorsque la construction de navires en bois a été discontinuée, un grand nombre de capitaines ont été jetés sur le pavé, et il n'a jamais été proposé de taxer les propriétaires de navires pour les soutenir ou pour venir en aide à leurs femmes et à leurs enfants. Il y a trente ans, les chantiers de construction navale dans les environs de Saint-Jean fourmillaient d'ouvriers des plus habiles. Lorsqu'on a cessé de construire des navires ces ouvriers se sont trouvés sans ouvrage. Patiemment, sans se plaindre, ils se sont soumis à l'inévitable et ont embrassé d'autres carrières. Personne n'a prétendu que la ville devait entreprendre elle-même de construire des navires ou imposer une taxe pour secourir les ouvriers en question. Mais les pilotes, qui sont actuellement au nombre de 28 (il y en avait 43 en 1873), ont été l'objet de la plus tendre sollicitude et coûtent annuellement à l'heure qu'il est près de $26,000. Or, d'après les déclarations faites au comité, nombre de pilotes ne font aucune somme appréciable de travail, et le personnel pourrait être réduit sans que cela coûtat le le moindre inconvénient.

61. Bien que les droits de pilotage ne pèsent apparemment que sur les navires, lorsqu'ils sont perçus sans raison, ils deviennent une taxe sur la ville presque au même dégré que s'ils étaient levés directement sur les citoyens. Même lorsque les propriétaires des navires ne résident pas à Saint-Jean, les droits entravent le commerce du port et nous font perdre bien au delà des $25,000 ou $26,000 qui sont perçues tous les ans.

62. Presque tous ceux que le comité a consultés ont dit que les pilotes et les bateaux-pilotes étaient nécessaires pour le port, et que si le système actuel était aboli il n'y en aurait plus.

63. Mais admettons que les pilotes soient nécessaires dans certains cas, il ne s'en suit pas qu'il en faille autant qu'il y en a à l'heure qu'il est. Le nombre des pilotes est tombé de 43 à 28 sans qu'on se soit aperçu de la chose. A Halifax, le nombre des pilotes ne doit pas excéder 25. Mais même si le système de pilotage obligatoire était aboli, il y aurait encore de l'ouvrage pour un nombre limité mais suffisant d'hommes capables.

64. A ce sujet, le comité désire attirer l'attention sur les règlements de pilotage en vigueur à Boston et à Québec. Ces règlements obligent les pilotes à croiser, de sorte que l'on peut toujours obtenir leurs services lorsqu'on en a besoin. A Saint-Jean, les pilotes paraissent profiter de la latitude que leur accorde notre système pour rechercher surtout les navires qui n'ont pas besoin de leurs concours et toucher ainsi leur salaire sans peine ni misère.

65. Le comité fera remarquer qu'à Halifax et à Pictou les pilotes sont tenus de fournir des cautionnements comme garantie qu'ils rempliront fidèlement leurs devoirs. Il devrait en être ainsi à Saint-Jean. Les pilotes jouissant d'une bonne réputation trouveraient facilement des cautions. Ceux qui ne pourraient s'en procurer parce que leur crédit serait tombé trop bas seraient éliminés, et ce serait loin d'être un mal.

66. Sous le système actuel il peut arriver qu'un capitaine de navire étranger prenne un pilote simplement parce qu'il veut profiter des services qu'il est tenu de rémunérer. Le pilote peut être incompétent, ou bien il peut avoir des raisons pour suivre une route peu sûre. Il peut se faire surprendre par la brume alors qu'une route différente lui aurait évité ce contretemps. Il peut se tromper en ce qui concerne les signaux et faire échouer le navire ; et cependant si une action est intentée contre lui, il est très possible qu'on en soit pour ses frais. Des pertes de vies ou de sérieuses avaries au navire et à la cargaison peuvent s'en suivre. Le pilote est suspendu pour trois ou six mois, et on le laisse ensuite libre de conduire un autre navire, peut-être avec le même résultat. Ce serait différent si les pilotes étaient obligés de fournir des cautions solvables.

67. Comme nous l'avons déjà dit, il y a maintenant pour la navigation des facilités qui autrefois n'existaient pas. Les capitaines et les seconds sont forcés de subir de sévères examens avant de pouvoir faire le service. Des routiers sont publiés par l'amirauté et des cartes donnant tous les renseignements voulues relativement aux ports et à leurs abords peuvent être obtenues partout. Des phares, des

bouées et des sifflets de brume ont été établis à tous les endroits où c'était nécessaire. Un grand nombre de remorqueurs à vapeur font le service dans le port, commandés par des hommes d'une expérience consommée.

68. On est toujours exposé à des accidents en naviguant, mais ne vaudrait-il pas mieux faire peser sur les officiers de navires la pleine responsabilité des désastres qui peuvent arriver plutôt que de leur donner lieu de croire qu'ils peuvent se fier entièrement au pilote sans avoir de compte à rendre.

69. Les déclarations du pilote Richard Cline et de l'ex-pilote Samuel Rutherford,—deux hommes parfaitement au courant de la question du pilotage—faites au conseil de commerce en 1887, et imprimées dans l'annexe du rapport du comité spécial chargé de faire l'étude de la baie de Fundy et du port de Saint-Jean, montrent clairement que les difficultés que présente la navigation dans ces parages peuvent être facilement surmontées, et que, avec tant soit peu de soin et de prudence, on peut parfaitement se tirer d'affaires. Le pilote Cline dit qu'à partir de l'île aux Eglantiers en remontant la baie les marées sont très régulières. Le pilote Rutherford affirme qu'en hiver surtout le temps est presque toujours clair. Naturellement, si l'on n'a pas recours au compas, si l'on ne tient pas compte des distances parcourus, si par un temps de brume on ne se sert pas de la sonde, si le capitaine ne se tient pas à son poste, si le second se fie entièrement au pilote, le navire se perd inévitablement. Mais nous prétendons que les officiers de la marine marchande, pourvu qu'ils aient une somme ordinaire de connaissances et qu'ils observent les règles élémentaires de la prudence, peuvent dans la plupart des cas entrer dans le port de Saint-Jean et en sortir en toute sûreté sans l'aide d'un pilote; et même si le système de pilotage était facultatif comme à Portland, Me., et ailleurs, ceux qui auraient besoin d'aide à un moment donné pourraient toujours en trouver.

70. L'abord de Saint-Jean à partir de l'entrée de la baie de Fundy par le chenal du sud est ouvert et libre d'écueils. Ce chenal a près de 30 milles de largeur d'un bord à l'autre et offre 18 milles de navigation sans obstacles entre les hauts-fonds du Vieux Propriétaire (*Old Proprietor Shoals*) et le rocher Gannet d'un côté, et le récif du nord-ouest de l'autre côté. Même le chenal plus étroit qui forme l'abord au nord de l'île de Grand-Manan à quatre ou cinq milles de largeur. Il y a sans doute des marées et des courants dont il faut tenir compte, et en été le temps est souvent brumeux, mais ces choses ne se voient pas seulement dans la baie de Fundy. Les marins doivent s'attendre à rencontrer de la brume tout le long de la côte de l'Amérique du Nord à partir de Terreneuve, et au sud au delà de New-York.

71. En été, le climat de Saint-Jean est tempéré par les brouillards et se trouve ainsi plus froid que celui de Halifax ou de Portland, Maine. Les brouillards qui se produisent à l'entrée du port envahissent presque toujours la ville, vu la position de celle-ci, tandis que Halifax surtout, qui se trouve à quelques milles à l'intérieur, échappe dans une forte mesure à la brume, de même que Rothsay, qui est situé à peu près à la même distance à l'intérieur de Saint-Jean. Mais en approchant d'un port on rencontre de la brume tout le long de la côte de l'Amérique du Nord, au nord du cap Hatteras. Et, chose assez curieuse, d'après ce qui a été dernièrement rapporté, la brume aurait été plus épaisse dans les environs de Halifax que dans ceux de Saint-Jean. Au mois d'avril dernier, des brouillards accompagnés de champs de glace, dont Saint-Jean est entièrement libre, retardèrent des steamers pendant des heures et même des journées entières à l'entrée du port d'Halifax. Au mois de juin, le *Blake* faillit aborder un autre steamer au milieu de la brume au large de la côte de la Nouvelle-Ecosse. Pendant près de deux semaines à la fin de ce mois-là des brouillards s'étendirent le long de la côte vers le sud jusqu'à Boston et au delà. Et au mois d'août, le *Blake*, avec le gouverneur général et sa suite à bord, partit d'Halifax à minuit, mercredi le 8, pour se rendre à Charlottetown, I.P.-E., et fut forcé à cause de la brume de rester à l'ancre au large de la côte de la Nouvelle-Ecosse jusqu'au jeudi; il ne put passer le cap Canso avant cinq heures et demie de l'après-midi ce même jour. En outre, l'amiral sir John Hopkins aurait déclaré, paraît-il, lors de son dernier voyage à Montréal, qu'en deux occasions le *Blake* était entré dans le port de Halifax sans qu'on put voir la terre d'un côté ou de l'autre. Les abords de Saint-Jean n'ont assurément jamais présenté rien de pire que cela. En hiver la,

brume est rare dans la baie de Fundy, et le fait est qu'elle n'est pas plus fréquente du mois de novembre au mois d'avril que dans n'importe quelle autre partie du monde.

72. Le port de Saint-Jean a sans doute ses avantages et ses désavantages, et ceux-ci, deviennent plus intenses à l'époque de la crue des eaux, alors que la rivière Saint-Jean, qui s'étend à quelque 500 milles dans l'intérieur, avec ses nombreux tributaires, déverse un volume d'eau considérable dans la pleine mer par le chenal principal du port. Cependant, dans les limites du port même il y a toujours une foule de remorqueurs à vapeur, et quelque puisse être l'utilité des pilotes au delà de ces limites, il n'y a pas de doute que sous un système de pilotage facultatif l'offre répondrait à la demande et qu'on aurait toujours sous la main des hommes capables prêts à prêter leur concours.

73. Mais il semble au comité que la législature elle-même s'est prononcée sur la question de la nécessité absolue des pilotes pour la protection des personnes et de la propriété en décrétant que le pilotage ne serait nécessaire dans aucun cas et que seul le paiement des droits serait exigible. Si les services des pilotes sont absolument nécessaires pour protéger les personnes et la propriété, tous les armateurs et tous les capitaines de navires devraient être tenus, sous peine d'amendes sèvères, non seulement de les rémunérer mais encore d'y recourir. Puisque la loi ne force personne d'employer un pilote, pourquoi rend-elle obligatoire le paiement des droits de pilotage en toutes circonstances.

74. Il ne faut pas oublier non plus que bien que le paiement des droits de pilotage soit obligatoire pour les navires qui entrent dans le port de Saint-Jean ou qui en sortent, la même règle ne s'applique pas à tous les ports de la baie de Fundy. A Saint-André, il y a des pilotes, mais là les capitaines et les seconds de navires reçoivent des brevets qui, en vertu de l'article 59 de l'Acte du Pilotage, les exemptent des droits, ce qui est une autre preuve qu'il n'y a pas que les pilotes brevetés qui puissent conduire un navire en toute sûreté. Et les navires qui font route vers l'île à la Meule, à l'embouchure de la Petitcodiac, et vers d'autres endroits échappent entièrement au pilotage. En vertu de quel principe a-t-on fait exception pour le port de Saint-Jean. Le système actuel est presque une insulte pour le port. Si on l'avait jugé nécessaire pour la protection des personnes et de la propriété, on aurait rendu le pilotage obligatoire pour tous les navires qui entrent dans la baie ou qui en sortent.

75. Après mûre étude de la question, le comité en est venu à la conclusion qu'on avait bien fait de rendre le pilotage facultatif, et qu'il faudrait maintenant abolir le système de paiement obligatoire des droits de pilotage. Le fonds considérable qui existe à l'heure qu'il est serait probablement suffisant pour subvenir aux besoins des pilotes infirmes et âgés ainsi qu'à ceux des femmes et des enfants des pilotes décédés. Les hommes encore dans la vigueur de l'âge pourraient continuer à exercer leur art ou embrasser une autre carrière. Le comité est convaincu que sur les $25,000 ou $26,000 perçues tous les ans sous forme de droits de pilotage, un très faible montant est gagné en retour de services réels et nécessaires. Et il croit qu'il serait plus sage de laisser la chose se régler par elle-même que de permettre la continuation d'un système sous lequel un certain nombre de personnes sont forcées de soutenir quelques hommes; sous lequel une classe d'individus est protégée aux dépens de tous les autres citoyens; sous lequel les commissaires qui contrôlent le service, voyant les pilotes ainsi protégés, cherchent à "se payer ou se rembourser" eux-mêmes; sous lequel enfin, si des réformes ne sont pas effectuées sans retard, il pourra s'en suivre des maux encore plus grands, qui arrêteront le développement du trafic du port et dont souffrira le public en général.

Le tout respectueusement soumis.

Au nom du comité,

W. M. JARVIS,

SAINT-JEAN, N.-B., 12 septembre 1894. *Président.*

ANNEXE A.

(COPIE.)
(CANADA.)

BARQUE "CURLER."

Résultat de l'enquête tenue à Saint-Jean, N.-B., au bureau du président du conseil des examinateurs des capitaines et des seconds, les 20, 21 et 28 juillet 1894, devant le capitaine W. H. Smith, M. R., commissaire, pour déterminer dans quelles circonstances avait eu lieu l'accident arrivé à la barque *Curler*, de Saint-Jean, N.-B., qui s'est échouée dans la baie des Harengs, île de Campobello, le 29 juin dernier.

RAPPORT ET DÉCISION.

La cour s'étant enquise avec soin de toutes les circonstances dans lesquelles avait eu lieu l'accident en question, est d'opinion que l'échouement du *Curler* a été causé par l'incurie du pilote, qui sans aucun doute conduisait le navire au moment où il a donné sur la côte.

Bien que le pilote ait prétendu que sa responsabilité avait cessé une fois qu'il eût passé l'île des Perdrix et qu'il eût abaissé son pavillon, et qu'il ne s'était pas ensuite intéressé au navire, il est parfaitement établi qu'il donna plusieurs ordres à bord, ce qui démontre qu'il s'était chargé de conduire le navire jusque dans le bas de la baie.

La cour est aussi venue à la conclusion que la négligence et l'indifférence du capitaine ont contribué à amener l'accident.

Le second est aussi à blâmer pour n'avoir pas communiqué avec le capitaine lorsque le pilote persista à faire route vers un étroit chenal après qu'une épaisse brume se fût produite et alors qu'on ne pouvait rien voir et que le navire se trouvait à proximité de la terre.

Le capitaine Angus McDonald, est par conséquent déclaré être en faute, et il est par les présentes suspendu pour trois mois de calendrier à partir de la date de l'échouement du navire.

Le capitaine Timothy Brooks, qui agissait comme second, est aussi suspendu pour trois mois à partir de la date où il remettra son brevet au ministre de la marine et des pêcheries; la cour, cependant, recommande qu'on lui accorde un brevet de second pendant sa suspension.

Le commissaire recommande en outre que le pilote soit suspendu pour 6 mois à partir de la date de l'échouement du navire.

W. H. SMITH.
Commissaire.

ANNEXE B.

Observations

faites par le capitaine W. H. Smith, M. R., à la clôture de l'enquête sur la cause de l'échouement de la barque "Curler".

On semble être sous une fausse impression au sujet de l'étendue des devoirs d'un capitaine qui a un pilote à bord.

Il a été décidé par les cours que le capitaine n'est jamais réellement dépouillé du contrôle de son navire. Dans le cas qui nous occupe, le capitaine était tenu, en vertu de la loi de pilotage obligatoire en vigueur à Saint-Jean, de prendre et d'employer un pilote jusqu'en dehors de l'île des Perdrix, mais pas au delà.

Il a établi que le capitaine s'était arrangé avec le pilote pour que celui-ci l'accompagnât jusque dans le bas de la baie, mais malgré cela il ne pouvait abandonner le commandement de son navire ni se décharger de toute responsabilité.

Sans doute, l'expérience que possèdent les pilotes est une raison suffisante pour que l'on désire la présence de l'un d'entre eux à bord d'un navire.

Bien qu'un capitaine qui engage un pilote ne puisse être tenu responsable de l'incurie de celui-ci, il ne lui suffit pas, lorsque son navire s'échoue, de dire qu'il avait un pilote à bord pour échapper à tout blâme. Il lui faut prouver que lui et ses officiers ont exercé toute la vigilance voulue et apporté tout le soin possible pour éviter les accidents.

Par conséquent, pour parer tout risque, un capitaine, avant de quitter son poste pour prendre du repos, doit donner ordre à ses officiers de quart de le tenir au courant de tous les changements qui peuvent se produire, pendant son absence, dans le vent ou le temps..

C'est son devoir de se tenir sur le pont lorsque le temps est brumeux ou lorsque le navire se trouve à proximité de terre, pour voir à ce que des sondages soient faits fréquemment et avec soin, et à ce que toutes les précautions nécessaires soient prises pour sauver le navire.

C'est aussi le devoir du second ou de tout autre officier de quart de savoir, aussi bien que le capitaine ou le pilote, où le navire se trouve, vers quel endroit il se dirige et pourquoi il suit telle ou telle route. L'officier de quart doit consulter la carte de temps à autre, et, en cas de doute, communiquer immédiatement avec le capitaine.

ANNEXE C.

BUREAU DE LA COMMISSION DU PILOTAGE, CANADA,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 31 décembre 1893.

Tarif des droits de pilotage en vigueur le 31 décembre 1893, pour le district de pilotage de Saint-Jean, N.-B. :—

SUR TOUS LES VOILIERS.

Entrée.

1er district, $1.50 par pied de tirant d'eau.
2ème district, $1.75 " "
3ème district, $2.25 " "

Sortie.

Jusqu'à l'île aux Perdrix, $1.25 par pied de tirant d'eau.
En descendant la baie (non obligatoire), $2.00 par pied de tirant d'eau.

PILOTAGE DANS LES LIMITES DU PORT.

100 tonneaux et au-dessous			....	$ 1 50
Au-dessus de 100 tonneaux et au-dessous de 200 tonneaux			...	2 00
" 200	"	300	" ...	3 00
" 300	"	400	" ...	4 00

Et 25 centins en sus pour chaque fraction de 50 tonneaux au-dessus de 400 tonneaux.

SUR TOUS LES STEAMERS.

Entrée.

1er district, $2.00 par pied de tirant d'eau.
2ème district, $2.50 " "
3ème district, $3.00 " "

Sortie.

Jusqu'à l'île des Perdrix, $1.75 par pied de tirant d'eau.
En descendant la baie (non obligatoire), $2.75 par pied de tirant d'eau.

PILOTAGE DANS LES LIMITES DU PORT.

100 tonneaux et au-dessous			....	$ 2 00
Au-dessus de 100 tonneaux et au-dessous de 200 tonneaux			...	2 50
" 200	"	300	" ...	3 75
" 300	"	400	" ..	5 00

Et 30 centins en sus pour chaque fraction de 50 tonneaux au-dessus de 400 tonneaux.

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

ANNEXE D.

BUREAU DE LA COMMISSION DU PILOTAGE,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 22 mai 1894.

Tarif des droits de pilotage d'entrée et de sortie pour le port de Saint-Jean, N.-B :—

Sur tous les voiliers non exempts des droits.	Par pied de tirant d'eau. Entrée. Premier district.	Entrée. Second district.	Entrée. Troisième district.	Sortie. Premier district.	Sortie. En descendant la baie.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
80 tonneaux et au-dessous de 200 tonneaux......	1 00	1 25	1 50	1 00	2 00
200 " " 300 "	1 25	1 50	1 75	1 00	2 00
300 " " 400 "	1 50	1 75	2 00	1 25	2 00
400 " " 600 "	1 75	2 00	2 25	1 25	2 00
600 " " 800 "	2 00	2 25	2 50	1 25	2 00
800 " " 1000 "	2 25	2 50	2 75	1 50	2 00
1000 " " 1200 "	2 50	2 75	3 00	1 50	2 00
1200 " " 1400 "	2 75	3 00	3 25	1 75	2 00
1400 " " 1600 "	3 00	3 25	3 50	2 00	2 00
1600 " " 1800 "	3 25	3 50	3 75	2 25	2 00
1800 " " 2000 "	3 50	3 75	4 00	2 50	2 00

Et 25 centins par pied, par district, pour chaque fraction de 100 tonneaux au-dessus de 2,000 tonneaux.

Sur tous les steamers non exempts des droits.	Par pied de tirant d'eau. Entrée. Premier district.	Entrée. Second district.	Entrée. Troisième district.	Sortie. Premier district.	Sortie. En descendant la baie.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
80 tonneaux et au-dessous de 200 tonneaux......	1 25	1 50	2 00	1 25	2 00
200 " " 300 "	1 50	1 75	2 25	1 25	2 00
300 " " 400 "	1 75	2 00	2 50	1 50	2 00
400 " " 600 "	2 25	2 50	2 75	1 50	2 00
600 " " 800 "	2 50	2 75	3 00	1 75	2 00
800 " " 1000 "	2 75	3 00	3 50	2 00	2 00
1000 " " 1200 "	3 00	3 25	3 75	2 25	2 00
1200 " " 1400 "	3 25	3 50	4 00	2 50	2 00
1400 " " 1600 "	3 50	3 75	4 50	2 50	2 00
1600 " " 1800 "	3 75	4 00	4 75	2 75	2 00
1800 " " 2000 "	4 00	4 50	5 00	3 00	2 00

Et 25 centins par pied, par district, pour chaque fraction de 100 tonneaux au-dessus de 2,000 tonneaux.

NOTE.—Le tarif ci-dessus ne s'applique pas aux steamers qui fréquentent régulièrement le port de Saint-Jean ; ces steamers payent la même chose que les voiliers.

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

ANNEXE E.

N° 1.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 21 août 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 16 courant, par laquelle vous me demandez de vous transmettre copie de la correspondance au sujet du remboursement des dépenses des commissaires du pilotage de Saint-Jean ainsi que de tout arrêté ministériel se rapportant à la chose, et en réponse, je vous envoie ci-inclus, pour l'information du conseil de commerce, copie de la correspondance en question et aussi d'un arrêté en conseil autorisant les commissaires à se rembourser des dépenses qu'ils feront dans l'exercice de leurs fonctions.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

M. IRA CORNWALL,
Secrétaire du conseil de commerce,
Saint-Jean, N.-B.

N° 2.

(Copie)

BUREAU DE LA COMMISSION DU PILOTAGE, CANADA,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 1er mars 1894.

MONSIEUR,—J'ai reçu instructions de vous transmettre, pour l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le règlement ci-inclus, qui a été adopté à une assemblée de la commission tenue aujourd'hui.

Espérant que vous voudrez bien vous occuper de la chose le plus tôt possible,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. U. THOMAS,
Secrétaire des commissaires du pilotage de Saint-Jean.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

N° 3.

(Copie)

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 6 mars 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un règlement adopté par la commission du pilotage de Saint-Jean, N.-B., à l'effet de permettre aux commissaires de se rembourser de leurs dépenses. Je vous prierais de me dire si ce règlement est légal. A ce sujet, j'attirerai votre attention sur votre lettre de 26 octobre 1891, n° 504 de 1891, concernant la commission du pilotage de Halifax.

Je demeure, etc.,

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

M. E. L. NEWCOMBE,
Sous-ministre de la justice.

N° 4.

(Copie)

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,
OTTAWA, 12 mars 1894.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 6 courant, n° 5566, accompagnée d'un projet de règlement adopté par la commission du pilotage de Saint-Jean, N.-B., j'ai l'honneur de vous informer que, à mon avis, ce règlement est parfaitement légal.

Je vous remercie d'avoir attiré mon attention sur la lettre de mon prédécesseur en date du mois d'octobre 1891, concernant un règlement adopté par la commission de pilotage de Halifax.

Je vous renvoie avec la présente les documents que vous m'avez communiqués.

Je demeure, etc.,

E. L. NEWCOMBE,
Sous-ministre de la justice.

Le sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

N° 5.

(Copie).

Copie certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 28 mars 1894.

Le ministre de la marine et des pêcheries soumet par les présentes un règlement adopté par la commission de pilotage de Saint-Jean, N.-B., le 1er mars 1894, à l'effet de permettre aux commissaires de se rembourser les dépenses nécessaires qu'ils feront dans l'exercice de leurs fonctions.

Le ministre dit que le règlement avait été référé au ministère de la justice et que le sous-ministre avait fait rapport que, à son avis, la chose était parfaitement légale.

Le comité soumet le règlement en question à l'approbation de Votre Excellence.

JOSEPH POPE,
Greffier adjoint du Conseil privé.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

N° 6.

(Copie)

BUREAU DE LA COMMISSION DU PILOTAGE, CANADA,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 1er mars 1894.

Règlement à l'effet de permettre aux commissaires du pilotage de Saint-Jean de se rembourser de leurs dépenses.

Chaque commissaire aura droit d'être remboursé de toutes les dépenses nécessaires qu'il fera dans l'exercice de ses fonctions, pourvu, toutefois, qu'il ne soit payé plus de $200 au président de la commission et plus de $100 aux autres commissaires pour leurs dépenses en une seule année.

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

N° 7.

(Copie.)

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

OTTAWA, 13 avril 1894.

MONSIEUR,—Relativement au règlement adopté par la commission du pilotage de Saint-Jean, N.-B., j'ai l'honneur de vous informer qu'un arrêté en conseil a été émis, autorisant le remboursement des dépenses nécessaires que feront les commissaires dans l'exercice de leurs fonctions.

Aussitôt que le numéro de la *Gazette du Canada* contenant cet arrêté en conseil aura été publié, je vous en enverrai un exemplaire.

Je demeure, etc.,

WM. SMITH,

Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

M. J. U. THOMAS,
Secrétaire des commissaires de pilotage,
Saint-Jean, N.-B.

ANNEXE F.

SYSTEME DE PILOTAGE EN VIGUEUR À PORTLAND, ME.

PORTLAND, ME., 9 août 1994.

MM. SCAMMELL, FRÈRES,
Saint-Jean, N.-B.

CHERS MESSIEURS,—J'ai reçu votre lettre du 8 courant. Le pilotage ici n'est pas obligatoire, et nous n'avons pas de pilotes lamaneurs. La plupart des navires sont pilotés par les pêcheurs. En l'absence d'un arrangement spécial, ceux qui sont employés comme pilotes peuvent exiger $200 par pied sur les voiliers. Les capitaines font souvent des arrangements qui leur permettent de s'en tirer à bien meilleur marché.

Pendant l'hiver, lorsque les steamers des lignes régulières viennent ici, chaque lignes à ses pilotes. Ceux-ci se tiennent à bord de leurs bateaux et croisent pour rencontrer les steamers. Ils reçoivent $3.00 par pied pour le pilotage d'entrée et $1.25 par pied pour le pilotage de sortie.

Nous n'avons pas de loi de pilotage.

Si vous désirez avoir d'autres renseignements sur le sujet, nous vous les fournirons avec plaisir.

Vos dévoués serviteurs,

CHAS. LEAVITT ET CIE.

Annexes 1 à 14, inclusivement, non réimprimées.

BUREAU DE LA COMMISSION DU PILOTAGE,

DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 3 mai 1894.

A une assemblée des commissaires tenue aujourd'hui, à laquelle étaient présents MM. R. C. Elkin, James Knox, E. Lantalum et William Thomas, le comité nommé pour reviser le tarif des droits de pilotage fit rapport qu'il s'était acquitté de sa tâche, et qu'il avait constaté que, tandis que le montant brut des droits perçus n'était pas plus que suffisant pour maintenir le service, les petits navires payaient plus en proportion de leur tonnage que les voiliers et les steamers d'un port considérable. Le comité recommanda, pour cette raison, que les droits de pilotage fussent modifiés et portés aux taux suivant :

TARIF de droits de pilotage proposé pour le port de Saint-Jean.

Sur tous les voiliers non exempts des droits.	Taux par pied de tirant d'eau. Entrée. Premier district.	Second district.	Troisième district.	Sortie. Premier district.	En descendant la baie.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
80 tonneaux et au-dessous de 200 tonneaux....	1 00	1 25	1 50	1 00	2 00
200 " 300 "	1 25	1 50	1 75	1 00	2 00
300 " 400 "	1 50	1 75	2 00	1 25	2 00
400 " 600 "	1 75	2 00	2 25	1 25	2 00
600 " 800 " ...	2 00	2 25	2 50	1 25	2 00
800 " 1,000 "	2 25	2 50	2 75	1 50	2 00
1,000 " 1,200 "	2 50	2 75	3 00	1 50	2 00
1,200 " 1,400 "	2 75	3 00	3 25	1 75	2 00
1,400 " 1,600 "	3 00	3 25	3 50	2 00	2 00
1,600 " 1,800 "	3 25	3 50	3 75	2 25	2 00
1,800 " 2,000 "	3 50	3 75	4 00	2 50	2 00

Et vingt-cinq cents en sus par pied, par district, pour chaque fraction de 100 tonneaux au-dessus de 2,000 tonneaux.

Sur tous les steamers non exempts des droits.	Taux par pied de tirant d'eau. Entrée. Premier district.	Second district.	Troisième district.	Sortie. Premier district.	En descendant la baie.
	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
80 tonneaux et au-dessous de 200 tonneaux....	1 25	1 50	1 75	1 25	2 00
200 " 300 "	1 50	1 75	2 25	1 25	2 00
300 " 400 "	1 75	2 00	2 50	1 50	2 00
400 " 600 "	2 25	2 50	2 75	1 50	2 00
600 " 800 "	2 50	2 75	3 00	1 75	2 00
800 " 1,000 "	2 75	3 00	3 50	2 00	2 00
1,000 " 1,200 "	3 00	3 25	3 75	2 25	2 00
1,200 " 1,400 "	3 25	3 50	4 00	2 50	2 00
1,400 " 1,600 "	3 50	3 75	4 50	2 50	2 00
1,600 " 1,800 "	3 75	4 00	4 75	2 75	2 00
1,800 " 2,000 "	4 00	4 50	5 00	3 00	2 00

Et vingt-cinq cents en sus par pied, par district, pour chaque fraction de 100 tonneaux au-dessus de 2,000 tonneaux.

NOTE.—Les taux ci-dessus ne s'appliqueront pas aux steamers qui fréquentent régulièrement le port de Saint-Jean. Ces steamers payeront la même chose que les voiliers.

Il fut ensuite résolu :—Que la recommandation du comité soit adoptée et que copie de la présente résolution et du tarif des droits tels que modifiés soit transmise au gouverneur en conseil, avec prière d'approuver les changements proposés.

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

EXTRAIT

des lettres patentes en date du 18 mai 1785, sous le grand sceau de la province du Nouveau-Brunswick, constituant en corporation la ville de Saint-Jean.

"Et il est de plus statué que le maire de la ville de Saint-Jean, par ordre de succession, remplira la charge de surintendant du marché de la dite ville ; et que le

dit maire, par lui-même ou par son adjoint, pourra exercer tous les pouvoirs se rattachant à cette charge, dans les limites de la dite ville, sans être gêné par qui que ce soit; et qu'aucun autre fonctionnaire ne devra interposer son autorité relativement à la surintendance du marché de Saint-Jean; et aussi que le maire de la dite ville, par ordre de succession, sera l'intendant des eaux de la baie, du port, de la rivière Saint-Jean, des anses et des criques, dans les limites de la dite ville de Saint-Jean, sa juridiction devant s'étendre sur tous les rivages, côtes et quais compris dans les limites susdites, et qu'il pourra, en sa qualité de surintendant du dit marché et d'intendant des dites eaux, percevoir des droits sans être tenu d'en rendre compte à qui que ce soit. Il est aussi statué que le maire de la dite ville, par ordre de succession, aura le droit de nommer, par commission signée de sa main et revêtue de son sceau, deux prévôts ou plus pour la dite ville, ainsi que des sonneurs, des huissiers-audienciers, des commissionnaires, des charretiers, des camionneurs, des cochers, des conducteurs d'attelages, des haquetiers, des gabariers, des débardeurs, des bateliers, des emballeurs, des mesureurs de bois, des crieurs publics, des vidangeurs et des huissiers; et qu'il pourra destituer ou remplacer ces fonctionnaires et en augmenter ou diminuer le nombre à sa volonté, sauf en ce qui concerne les prévôts, qui ne devront jamais être moins que deux. Il est en outre statué que le maire de la dite ville, par ordre de succession, aura un sceau appelé "le sceau du maire de Saint-Jean", qui devra être apposé aux commissions de tous les fonctionnaires de la dite ville ainsi qu'à tous les actes officiels auxquels la municipalité sera partie, et dont on pourra faire usage dans tous les autres cas où on le jugera nécessaire où à propos; et que le dit maire pourra (suivant le tarif qui sera fixé par le conseil municipal de la dite ville) percevoir des droits pour le dit sceau sans être tenu d'en rendre compte à qui que ce soit.

XXVI. GEORGE III, CHAPITRE XLVI.

Acte à l'effet de confirmer les droits et privilèges conférés à la ville de Saint-Jean.

I. Il est statué par le Gouverneur, le Conseil et l'Assemblée que le maire, les échevins et les citoyens de la ville de Saint-Jean continueront à former un corps politique et une corporation *in re, facto et nomine* de: "Le maire, les échevins et les citoyens de la ville de Saint-Jean."

Tous les droits et privilèges conférés jusqu'ici, par lettres patentes ou autrement, sous le grand sceau de cette province, au maire, aux échevins et aux citoyens de la ville de Saint-Jean, sont par les présentes ratifiés et confirmés.

II. Le maire, les échevins et les citoyens de la ville de Saint-Jean pourront exercer en paix tous les droits et privilèges, quels qu'ils soient, qui leur ont été jusqu'ici conférés par lettres patentes ou autrement sous le grand sceau de cette province.

III. Le présent statut est déclaré être un acte public, et les juges des cours de cette province ainsi que toutes autres personnes devront le considérer comme si c'était un acte de l'Assemblée affectant toute la province.

XXVI. GEORGE III, CHAPITRE VII.

Acte concernant le pilotage.

Attendu que la nomination de surintendants et de pilotes lamaneurs pour les différents ports de cette province tendra à rendre la navigation plus sûre; et vu que plusieurs accidents sont arrivés et que des pertes sérieuses ont été subies par suite de l'ignorance et de la négligence de certains pilotes attachés à d'autres ports et ne résidant pas en cette province:

1. Il est statué par le Gouverneur, le Conseil et l'Assemblée, que les juges des plaids communs, dans chacun des comtés où la chose sera jugée nécessaire, nommeront trois surintendants de ports ou plus, lesquels examineront les pilotes lamaneurs et recommanderont ceux qu'ils considéreront comme compétents. Les pilotes ainsi recommandés seront commissionnés par les dits juges, à la discrétion de ceux-ci, pour e port ou les ports de chaque comté de cette province respectivement. Les pilotes

qui auront obtenu une commission pourront exiger des droits du capitaine de chaque navire qui entrera dans un port de cette province pour laquelle ils auront été brevetés. Ces droits seront fixés par les dits juges et surintendants de ports d'après le tirant d'eau des navires. Un pilote n'aura droit à une rémunération qu'en autant qu'il offrira ses services en temps et lieu. Et lorsque le capitaine d'un navire refusera d'employer un pilote, si celui-ci peut prouver qu'il a offert ses services en temps et lieu, il pourra réclamer le plein montant des droits de pilotage, à moins que le navire ne soit attaché au port pour lequel le pilote aura été commissionné.

II. Pourvu toujours que le présent acte ne soit pas interprété comme s'appliquant aux navires communément appelés cabotiers, qui voyagent d'un port à l'autre de cette province, ou d'un port à l'autre de la baie de Fundy, à moins que les capitaines de ces navires ne tiennent à employer des pilotes. Pourvu, aussi, que le présent acte ne soit pas interprété comme s'appliquant aux navires qui ne tirent pas 6 pieds d'eau.

III. Et les dits juges et surintendants de ports sont par les présentes autorisés à fixer les droits de pilotage pour les divers comtés respectivement, et à faire des règlements imposant des amendes aux pilotes qui manqueront à leur devoir. Les poursuites pour le paiement de ces amendes devront êtres intentées devant les cours ayant juridiction en la matière.

IV. Pourvu toujours que rien dans le présent acte ne soit interprété comme restreignant ou affectant les pouvoirs conférés au conseil municipal de la ville de Saint-Jean par la charte de la dite ville.

V. Et il est en outre statué que les pilotes qui seront nommés par le dit conseil municipal auront droit aux mêmes émoluments et privilèges que ceux qui sont accordés aux pilotes nommés en vertu du présent acte.

III. VICTORIA, CHAPITRE LXX.

Acte à l'effet d'étendre la juridiction de la municipalité de la ville de Saint-Jean relativement aux droits de pilotage.

[Adopté le 31 mars 1840.]

I. Il est statué par le lieutenant-gouverneur, le Conseil législatif et l'Assemblée que le maire, les échevins et les conseillers de la ville de Saint-Jean pourront faire des lois et ordonnances pour la gouverne des pilotes brevetés du port de Saint-Jean au sujet des droits de pilotage à exiger par eux. Ces règlements s'étendront à toutes les parties de la baie de Fundy, relativement au port de Saint-Jean, auxquelles on jugera à propos de les appliquer, et seront observés sous peine des amendes et des autres punitions que l'on croira devoir imposer.

II. Et il est statué que le présent acte restera en vigueur jusqu'au 1er avril 1843.

(Cet acte fut continué jusqu'à 1860 par des actes subséquents.)

Extrait des règlements de la ville de Saint-Jean, N.-B.

Loi concernant les pilotes et fixant le tarif des droits de pilotage d'entrée et de sortie pour le port de Saint-Jean.

[Adoptée le 29 janvier 1850.]

[Confirmée le 5 février 1850.]

Il est statué par le maire, les échevins et les conseillers de la ville de Saint-Jean que deux ou plus des surintendants du port, le capitaine du port et deux pilotes brevetés du port de Saint-Jean, comptant au moins 8 années de service comme pilotes brevetés, seront nommés par le conseil municipal et constitueront, avec trois membres du conseil municipal aussi nommés de temps à autre, un comité chargé

d'examiner tous les aspirants pilotes pour le port de Saint-Jean ; et aucune personne ne pourra recevoir une commission de pilote sans une recommandation de la part des membres du dit comité ou de la majorité d'entre eux; et outre cette recommandation, aucune personne ne pourra être nommée pilote à moins qu'elle n'ait, entre les âges de 14 et 30 ans, fait un apprentissage d'au moins 5 ans de suite, par contrat légal avec un ou plus des pilotes brevetés du port de Saint-Jean susdit et que, à l'expiration de son apprentissage, elle n'ait fait deux voyages en Europe à bord d'un navire gréé en carré, et à moins aussi qu'elle ne soit âgée de 21 ans. Aucune personne résidant en dehors de la ville de Saint-Jean ne sera nommée aux fonctions de pilote pour le dit port, et aucune personne qui aura été nommée pilote pendant qu'elle résidait à Saint-Jean et qui ira ensuite demeurer ailleurs ne pourra continuer à exercer ses fonctions, mais la commission de cette personne deviendra radicalement nulle. A partir de la date où la présente loi aura été adoptée, chaque fois qu'un contrat d'apprentissage sera passé, le maître devra le produire au bureau du greffier de la ville et faire inscrire dans un registre tenu à cet effet, dans le dit bureau, son nom et celui de son apprenti ; l'apprentissage courra à compter de la date où cette formalité aura été remplie et non pas à compter de la date du contrat. Dans le cas où le maître manquerait de produire le contrat d'apprentissage comme susdit, il sera passible d'une amende de pas moins de £10 pour chaque mois qu'il négligera de ce faire. Cette disposition ne s'appliquera pas aux apprentis actuellement liés par un contrat d'apprentissage régulier, mais ceux-ci devront, pour pouvoir être commissionnés, produire un certificat signé par leur maître respectif et attestant qu'ils ont fait leur apprentissage complet, qu'ils sont de bonnes mœurs et qu'ils pratiquent la tempérance.

II. Et il est statué que les membres du comité d'examinateurs qui sera nommé le premier devra agir comme président du dit comité et qu'il devra donner avis à ses collègues du jour et de l'endroit où aura lieu chaque examen. On ne procédera à examiner les aspirants pilotes que lorsque les deux tiers au moins des membres du dit comité seront présents.

III. Et il est statué que toute personne qui a actuellement une commission de pilote pour le port de Saint-Jean ou qui en obtiendra une à l'avenir devra sous peine d'une amende de £5, être propriétaire d'un bateau convenable, qui sera tenu en bon état et dont on se servira pour aborder les navires qui auront besoin d'un pilote pour entrer dans le dit port de Saint-Jean ; et tout pilote chargé de la direction d'un navire à destination du port de Saint-Jean devra, sous peine d'une amende de £10, conduire ce navire jusque dans le dit port et devra, une fois rendu là, rester à bord pendant 24 heures ou jusqu'à ce que le navire ait jeté l'ancre dans un mouillage sûr ou ait accosté à l'un des quais dans le dit port.

IV. Et il est statué qu'un pilote qui offrira ses services à un navire à destination du dit port et qu'on refusera d'employer (aucun autre pilote breveté ne se trouvant à bord ou ayant déjà offert ses services) pourra exiger les mêmes droits de pilotage que s'il avait été engagé pour conduire le navire dans le dit port; pourvu que le pilote offre ses services avant que le navire ne soit arrivé à la hauteur des rochers dits Rochers de l'Ile, à l'est de l'île aux Perdrix, dans la direction de l'ouest par rapport au navire, à moins que celui-ci ne soit attaché au dit port de Saint-Jean, et dans ce cas le pilote ne pourra réclamer que la moitié des droits.

V. Et il est statué qu'un pilote qui offrira ses services à un navire en partance après que celui-ci aura obtenu son congé à la douane, et avant qu'il n'ait levé l'ancre, (aucun autre pilote ne se trouvant à bord ou n'ayant été engagé pour conduire le navire) pourra exiger le plein montant de ses droits de pilotage, qu'il soit employé ou non ; et lorsqu'un pilote aura été engagé d'avance pour sortir un navire du port, il pourra réclamer ses droits de pilotage, que l'on ait ensuite recours ou non à ses services, pourvu que le pilote soit sur les lieux et offre son concours au moment du départ du navire.

VI. Et il est décrété que tout pilote breveté pourra exiger du capitaine ou des autres personnes qui l'engageront pour conduire un navire en dedans ou en dehors du port de Saint-Jean les droits suivants, savoir : pour sortir le navire du port, 5

11*b*—12

chelins par pied ; pour entrer le navire dans le port et le mouiller dans un endroit sûr ou l'amarrer à l'un des quais du dit port, les montants ci-après déterminés :—

	Direction.	Taux par pied.
Premier district :—		
De l'île aux Perdrix à Musquash-Head	Nord-ouest	5s. 0p.
Deuzième district :—		
De Musquash-Head à la pointe des Lépreux	Nord-ouest	6s. 3p.
Troisième district :—		
De la pointe des Lépreux à la tête septentrionale de Grand-Manan, ou au chenal du Nord	Sud-est.	7s. 6p.
Quatrième district :—		
De la tête septentrionale de Grand-Manan, ou du chenal du Nord, comme susdit, aux îles du Phoque Machias, ou à l'île aux Eglantiers	Sud Sud-est.	8s. 9p.
Cinquième district :—		
Toute l'étendue de la baie en dehors des districts ci-dessus		10s. 0p.

Lorsque le temps sera brumeux ; les distances parcourues seront vérifiées au moyen de sondages ou de toute manière dont le pilote et le capitaine du navire pourront convenir ; et lorsqu'un pilote sera retardé à bord d'un navire en vertu des lois de quarantaine de la province, il pourra exiger 10 schellings pour chaque jour de retard en sus des droits ci-dessus mentionnés.

VII. Et il est statué qu'un pilote qui demandera pour ses services plus que les droits ci-haut fixés sera passible d'une amende de 5 livres sterling ; et lorsqu'il aura été établi qu'un pilote a négligé ses devoirs ou qu'il s'est mal conduit ou qu'il s'est énivré, ce pilote sera suspendu de l'exercice de ses fonctions par le conseil municipal pour la période de temps que celui-ci jugera à propos.

VIII. Et il est statué que la présente loi ne s'étendra pas et ne devra pas être interprétée comme s'étendant aux navires communément appelés cabotiers (pourvu qu'ils ne soient pas gréés en carré) qui vont d'un port à l'autre de la baie de Fundy, ni aux steamers, non plus qu'aux vaisseaux tirant moins de 6 pieds d'eau, qui tous seront exempts du paiement des droits de pilotage, à moins qu'un pilote ne soit employé pour les conduire, et dans ce cas le pilote ainsi employé pourra exiger les droits de pilotage ci-dessus établis.

IX. Et il est statué qu'aucun pilote breveté ne devra, pendant sa première année de service, conduire des navires tirant plus de 12 pieds d'eau, sous peine d'une amende de 5 livres sterling pour chaque infraction à la présente clause.

X. Et il est statué que tout pilote qui sera employé pour conduire un navire d'un mouillage à un quai, ou d'un quai à un mouillage ou d'un quai à un autre, dans les limites mêmes du dit port, pourra percevoir pour ses services les droits suivants, savoir : la somme de 7 schellings et 6 pence pour les navires n'excédant pas 100 tonneaux ; la somme de 10 schellings pour les navires de plus de 100 tonneaux et n'excédant pas 200 tonneaux ; la somme de 15 schellings pour les navires de plus 200 tonneaux ; et la somme de 20 schellings pour tous les navires de plus de 300 tonneaux.

XI. Et, pour l'encouragement des pilotes, il est statué que ceux des pilotes brevetés qui auront des bateaux, ou qui seront co-propriétaires de bateaux pour une part d'au moins 15 tonneaux, pourront employer deux apprentis, et pas plus, pour lesquels il leur sera permis de percevoir les droits de pilotage sur les navires conduits dans le port, avec les restrictions suivantes, savoir : tout apprenti qui aura fait trois ans d'apprentissage et qui aura 19 ans révolus aura droit de piloter vers le port

les navires de 8 pieds de calaison, et pas plus; et tout apprenti qui aura fait quatre ans d'apprentissage et qui aura 20 ans révolus aura droit de piloter vers le port les navires de 10 pieds de calaison, et pas plus; aucun pilote breveté ne pourra empêcher ces apprentis de conduire vers le port les navires en question; pourvu toujours que les dits apprentis aient été examinés et recommandés par le comité d'examinateurs, qu'ils remplissent fidèlement leurs devoirs, et qu'ils observent strictement les règlements qui seront faits pour la gouverne des pilotes du port de Saint-Jean.

XIII. Et il est statué que toute personne qui exercera les fonctions de pilote pour le port de Saint-Jean sans avoir été régulièrement commissionné sera passible d'une amende de 10 livres sterling.

XIII. Et il est décrété que les poursuites pour le paiement des amendes imposées par la présente loi seront intentées, au nom du trésorier de la dite ville, devant le recorder ou le maire ou l'un des échevins de la dite ville, ou encore devant toute cour ayant juridiction en la matière. Après que le contrevenant aura été condamné, ses biens et effets seront saisis par mandat signé par le maire ou le recorder ou l'un des échevins comme susdit, et dans le cas où le produit de la vente de ses biens et effets ne serait pas suffisant pour couvrir le montant de l'amende, le contrevenant sera incarcéré dans la prison de la ville et du comté de Saint-Jean pour un terme de 20 jours si l'amende à payer est de 5 livres sterling, ou pour un terme de 30 jours si l'amende à payer est de 10 livres sterling.

1. Limites du Nouveau-Brunswick.

(Voir *Constitutional Documents of Canada* de Houston, page 22, et la commission du gouverneur Carleton au complet dans les documents parlementaires du Canada, vol. 16, n° 70.)

Commission du gouverneur Carleton, 1784.

George III, par la Grâce de Dieu roi de la Grande-Bretagne, de la France et d'Irlande, défenseur de la foi, etc. A notre fidèle et bien aimé Thomas Carleton, salut. Connaissant votre prudence, votre courage et votre loyauté, nous avons jugé à propos de vous nommer capitaine général et gouverneur de notre province du Nouveau-Brunswick; bornée à l'ouest par l'embouchure de la rivière Sainte-Croix, par la dite rivière jusqu'à sa source, et par une ligne tirée directement vers le nord de là à la frontière méridionale de notre province de Québec; au nord par la dite frontière jusqu'à l'extrémité occidentale de la baie des Chaleurs; à l'est par la dite baie et le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie appelée Baie Verte; au sud par une ligne tirée au centre de la baie de Fundy depuis la rivière Sainte-Croix susdite jusqu'à l'embouchure de la rivière Musquat; par la dite rivière jusqu'à sa source; et de là par une ligne tirée directement vers l'est à travers l'isthme dans la baie Verte pour rejoindre la ligne orientale ci-dessus mentionnée; y compris toutes les îles dans un rayon de 6 lieues de la côte, avec toutes leurs circonstances et dépendances. Et nous vous enjoignons de remplir fidèlement les devoirs de la charge dont nous vous investissons par les présentes.

En foi de quoi, nous avons émis les présentes lettres patentes, à Westminster. le 16me jour d'août, en la 24me année de notre règne.

(Par mandat sous le petit sceau).

YORKE.

2. Limites de la ville de Saint-Jean.

1.—*Telles que données dans les Statuts Refondus du Nouveau-Brunswick*, 1877, *p.* 63.

Par une ligne commençant près de Fort Howe, sur la pointe Portland, à la ligne d'étiage, et s'étendant de là directement jusqu'à une petite pointe de terre près de la chaussée longeant l'ancienne scierie; de là vers l'est-nord-est jusqu'à ce qu'une ligne directe atteigne la crique qui traverse le marais de Hazen, du côté est du district

oriental ; de là le long de la dite crique jusqu'à son embouchure ; de là par une ligne tirée vers le sud 19° ouest dans la baie jusqu'à la rencontre d'une ligne tirée vers l'est à partir de la pointe méridionale de l'île aux Perdrix, et le loug de la dite ligne jusqu'à la dite pointe ; de là par une ligne directe jusqu'à un point sur la côte à l'extrémité sud-est d'une ligne tirée vers le sud 42° est de la rivière Saint-Jean à la baie de Fundy, et limitant les lots urbains du district occidental ; de là le long de la dite ligne vers le nord 42° ouest jusqu'à la rivière Saint-Jean susdite, et en continuant dans la même direction à travers la dite rivière jusqu'à la rencontre de la rive opposée, et de là le long de la rive septentrionale de la dite rivière à la ligne d'étiage, jusqu'à la pointe Portland susdite.

2. *Telles que données dans les lettres patentes du gouverneur Carleton, A. D.* 1786.

Par une ligne commençant près de Fort Howe, sur la pointe Portland, à la ligne d'étiage, et s'étendant de là directement jusqu'à une petite pointe de terre près de la chaussée longeant l'ancienne scierie ; de là vers l'est-nord-est jusqu'à ce qu'une ligne directe atteigne la crique qui traverse le marais de Hazen, du côté est du district oriental ; de là le long de la dite crique jusqu'à son embouchure ; de là par une ligne tirée vers le sud 19° ouest dans la baie jusqu'à la rencontre d'une ligne tirée vers l'est à partir de la pointe méridionale de l'île aux Perdrix, et le long de la dite ligne jusqu'à la dite pointe ; de là par une ligne directe jusqu'à un point sur la côte à l'extrémité sud-est d'une ligne tirée vers le sud 42° est de la rivière Saint-Jean à la baie de Fundy, et limitant les lots urbains du district occidental ; de là le long de la dite ligne vers le nord 42° ouest jusqu'à la rivière Saint-Jean susdite, et en continuant dans la même direction à travers la dite rivière jusqu'à la rencontre de la rive opposée, et de là le long de la rive septentrionale de la dire rivière, à la ligne d'étiage, jusqu'à la pointe Portland susdite.

3. *Pouvoirs du conseil municipal de Saint-Jean en vertu de la charte de la ville.*

Il est statué que le maire ou le recorder de la ville de Saint-Jean ainsi que trois échevins ou plus et trois conseillers ou plus nommés par les citoyens de la dite ville constitueront, par ordre de succession, le conseil municipal de la dite ville de Saint-Jean, lequel conseil municipal aura plein pouvoir : 1o. De faire toutes les ordonnances qu'il jugera à propos ou nécessaires pour la bonne administration de la dite ville ; 2o. De déterminer les obligations et les droits respectifs des citoyens et habitants de la dite ville ; 3o. De disposer comme il l'entendra des biens mobiliers et immobiliers de la dite ville ; 4o. De prendre toutes les mesures propres à protéger la dite ville dans tous les cas où les intérêts de celle-ci seront en jeu. Pourvu que les ordonnances que fera le dit conseil municipal ne soient pas incompatibles avec les lois de cette partie du Royaume-Uni appelée Angleterre et de notre dite province.

Et il est en outre statué que le maire, les échevins et les conseillers de la ville de Saint-Jean, par ordre de succession, seront les intendants des eaux de la rivière du port et de la baie de la dite ville ; et qu'ils auront seuls le droit d'amender et d'améliorer la rivière, la baie et le port susdits pour y faciliter la navigation et permettre aux navires d'y mouiller dans les conditions voulues de sécurité ; et aussi qu'ils pourront faire construire des quais et des jetées dans la dite rivière et le dit port et y faire pratiquer des bassins pour le chargement et le déchargement des marchandises ; et enfin qu'il leur sera loisible de percevoir des droits de quai, de bassin et d'ancrage sans être tenus d'en rendre compte à qui que ce soit.

(Copies.)

II. GEORGE IV, CHAPITRE VI.

Acte modifiant les règlements relatifs aux pilotes dans les limites de cette province.

" Attendu que par suite du développement du commerce maritime dans la province, les lois actuellement en vigueur relativement aux pilotes se trouvent insuffisantes :

NOTE.—Le "district oriental" dont il est question comprend cette partie de la ville qui se trouve à l'est de la rivière ou du port, et qui avant 1786 était connue sous le nom de ville ou de district de Parr.

I. Il est statué par le lieutenant-gouverneur, le conseil et l'Assemblée que l'acte adopté en la 26ème année du règne de feu Sa Majesté le roi George III, intitulé " Acte concernant les pilotes", ainsi que l'acte adopté en la 50ème année du règne de feue Sa Majesté le roi George III, intitulé " Acte remettant en vigueur et modifiant l'Acte concernant les pilotes", et l'acte adopté en la 57ème année du règne de feue Sa Majesté le roi George III, intitulé " Acte modifiant l'Acte concernant les pilotes ", n'auront plus force de loi, et ils sont par les présentes abrogés.

II. Et il est aussi statué que les juges des cours inférieures de plaids communs, dans chacun des comtés de cette province où la chose sera jugée nécessaire, nommeront trois personnes compétentes ou plus surintendants du port dans chaque comté respectivement. Ces surintendants de port examineront les personnes qui désireront exercer les fonctions de pilote et recommanderont aux dits juges autant de ces personnes qu'il sera nécessaire. Les personnes ainsi recommandées seront nommées pilotes pour le port ou les ports dans chaque comté respectivement; et les dits juges, avec deux des dits surintendants de port ou plus, sont par les présentes autorisés à imposer sur les navires, d'après leur tirant d'eau, les droits de pilotage qu'ils jugeront justes et équitables, et à faire tous les règlements voulus pour la gouverne des dits pilotes, règlements qui porteront comme sanction les amendes qu'on croira devoir prescrire; pourvu que ces amendes n'excèdent dans aucun cas la somme de 10 livres sterling.

III. Et il est en outre décrété que les pilotes ainsi recommandés et nommés, et chacun d'eux respectivement, pourront exiger, percevoir et réclamer en justice du capitaine de chaque navire qu'ils conduiront, conformément aux règlements qui seront en vigueur, dans un des ports pour lesquels ils auront été commissionnés, les droits de pilotage qui auront été établis comme il vient d'être dit.

IV. Et il est de plus statué que lorsqu'un pilote commissionné offrira ses services, en temps et lieu et conformément aux règlements qui seront faits comme il vient d'être dit, à un navire qui sera à destination d'un port pour lequel il aura été nommé et à bord duquel il n'y aura pas d'autre pilote autorisé à agir comme tel en vertu du présent acte, et que le capitaine refusera d'employer le pilote qui se sera ainsi mis à sa disposition, celui-ci, pourra, après qu'il aura été établi par le serment d'un ou de plusieurs témoins dignes de foi qu'il a réellement offert ses services, exiger, percevoir et réclamer en justice du capitaine du navire la moitié des droits de pilotage qui auront été fixés comme il vient d'être dit, selon la classe du navire.

V. Et il est aussi statué que les personnes que l'on recommandera de nommer pilotes devront, avant de recevoir leurs commissions, s'engager envers Sa Majesté, par cautionnement personnel au chiffre de cent livres sterling, et deux autres cautionnements au montant de cinquante livres sterling chacun, reçus par un ou plusieurs des dits juges, à remplir fidèlement leurs devoirs comme pilotes dans leurs comtés respectifs et à observer tous les règlements qui seront faits en vertu du présent acte. Ces cautionnements devront être déposés au bureau du greffier de la cour inférieure des plaids communs de chaque comté respectivement par le juge ou les juges qui les auront reçus.

VI. Et, pour l'encouragement des pilotes, il est aussi statué que ceux des pilotes qui auront des bateaux du port d'au moins 8 tonneaux pourront pour chaque bateau employer 3 apprentis, pour lesquels il leur sera permis de lever le plein montant des droits de pilotage sur tout navire que ces apprentis auront conduit dans un port auquel ils seront attachés. Les autres pilotes commissionnés ne pourront empêcher ces apprentis de piloter les navires vers les ports de leurs comtés respectifs. Pourvu toujours que les dits apprentis se soient engagés par contrat à servir leurs maîtres, dans leur occupation comme pilotes commissionnés, pendant le terme de 5 ans, qu'ils aient fait 3 ans d'apprentissage et qu'ils ne soient pas agés de moins de 18 ans. Pourvu aussi que les dits apprentis aient été examinés et recommandés par les surintendants de port respectifs, et que leurs maîtres aient garanti à la Reine, par cautionnement personnel au chiffre de cent livres sterling et deux autres cautionnements au montant de 50 livres sterling chacun, reçus de la manière susdite, qu'ils (les apprentis) rempliront fidèlement leurs devoirs et observeront les règlements qui

seront faits en vertu du présent acte. Ces cautionnements seront déposés au bureau du greffier de la cour inférieure des plaids communs de chaque comté respectivement.

VII. Et il est en outre statué que chaque fois qu'il aura été établi par le serment d'un ou de plusieurs témoins dignes de foi qu'un pilote a négligé ou refusé de se conformer aux règlements qui seront faits comme il vient d'être dit, il sera loisible aux juges des cours inférieures des plaids communs, pendant les sessions, ou à deux juges de ces cours, pendant les vacances, dans les divers comtés respectivement, de destituer ce pilote et de lui enlever le droit d'exiger quoi que ce soit des navires qu'il pourrait piloter après sa destitution.

VIII. Et il est aussi statué qu'aucune personne résidant en dehors des limites de cette province ne pourra agir comme pilote pour un port quelconque de la dite province.

IX. Et il est outre statué que le présent acte ne devra pas être interprété comme s'appliquant aux navires qui ne tirent pas 6 pieds d'eau ni aux navires, communément appelés caboteurs, qui vont d'un port de cette province à un autre ou d'un port de la baie à un autre.

X. Et il est de plus statué que les poursuites pour le paiement des amendes que l'on prescrira eu vertu du présent acte seront intentées devant deux juges de paix de Sa Majesté dans les divers comtés respectivement; lorsque la culpabilité du prévenu aura été établie par le serment d'un ou de plusieurs témoins digne de foi, un mandat sera lancé ordonnant la saisie et la vente de ses biens et effets, et le montant perçu sera déposé entre les mains du trésorier du comté où la condamnation aura été prononcée, pour être affecté au paiement des dépenses imprévues du comté, tout surplus, s'il en est, devant être remis au contrevenant.

XI. Pourvu toujours qu'aucune des dispositions du présent acte ne s'applique aux pilotes de la ville de Saint-Jean.

VI. GUILLAUME IV., CHAP. XX.

Acte à l'effet d'expliquer et modifier le statut intitulé "Acte modifiant les règlements relatifs aux pilotes dans les limites de cette province".

[Adopté le 8 mars 1836.]

Attendu que par l'article 7 du statut adopté en la seconde année du règne de feue Sa Majesté le roi George IV, intitulé: "Acte modifiant les règlements relatifs aux pilotes dans les limites de cette province", il est statué que chaque fois qu'il aura été établi par le serment d'un ou plusieurs témoins dignes de foi qu'un pilote a négligé ou refusé de se conformer aux règlements qui seront faits comme il vient d'être dit, il sera loisible aux juges des cours inférieures des plaids communs, pendant les sessions, ou à deux juges de ces cours pendant les vacances, dans les divers comtés respectivement, de destituer ce pilote et de lui enlever le droit d'exiger quoi que ce soit des navires qu'il pourrait piloter après sa destitution.

Et attendu que des doutes se sont élevés sur la question de savoir si le pouvoir de suspendre ou de destituer temporairement les pilotes est conféré par le dit article:

I. Il est statué par le lieutenant-gouverneur, le Conseil législatif et l'Assemblée législative, qu'à partir de la date où le présent acte aura été adopté, il sera loisible aux juges des cours inférieures des plaids communs, pendant les sessions, ou à deux juges des dites cours, pendant les vacances, après qu'il aura été établi devant eux par le serment d'un ou de plusieurs témoins dignes de foi qu'un pilote nommé pour un des ports dans leurs comtés respectifs a négligé ou refusé d'observer quelqu'une des dispositions des règlements de pilotage, de suspendre ou destituer ou déplacer temporairement ce pilote.

II. Et il est aussi statué que lorsqu'il apparaîtra qu'un pilote d'un port quelconque de cette province, après avoir été légalement déplacé, suspendu ou temporairement démis de ses fonctions, a agi directement ou directement comme pilote, il sera loisible à deux juges de paix du comté où l'offense aura été commise, sur plainte portée sous serment par un ou plusieurs témoins, de lancer un mandat enjoignant au prévenu de comparaître devant eux, et lorsque la culpabilé de celui-ci aura été établie,

il sera loisible aux dits juges de le condamner à une amende n'excédant pas 10 livres sterling. Cette amende devra être perçue par la vente des biens et effets du contrevenant, et si celui-ci ne possède rien, il sera loisible aux dits juges de le condamner à l'emprisonnement pour un terme n'excédant pas 20 jours, à moins que l'amende avec les frais ne soient payés plus tôt, laquelle amende devra être employée à subvenir aux besoins des pauvres de la paroisse où l'offense aura été commise; pourvu toujours que rien dans le présent acte ne soit interprété comme empêchant un pilote déplacé, suspendu ou temporairement démis de porter secours aux navires en danger.

7 VICTORIA, CHAPITRE XXXIX.

Acte à l'effet de modifier l'Acte modifiant les règlements relatifs aux pilotes dans les limites de cette province.

[Adopté le 13 avril 1844.]

Attendu que l'acte adopté en la seconde année du règne du roi George IV, intitulé: "Acte modifiant les règlements relatifs aux pilotes dans les limites de cette province", ne confère pas aux juges des cours inférieures des plaids communs le pouvoir de destituer les surintendants de port dans les divers comtés de cette province une fois qu'ils ont été nommés, malgré que ceux-ci puissent, à cause de leur âge, par suite d'infirmités ou pour une autre raison, devenir incapables de remplir leurs devoirs; et attendu que par l'interprétation donnée au dit acte il faut la recommandation collective de tous les surintendants de port nommés pour les divers comtés respectivement avant que les dits juges puissent commissionner des pilotes pour les différents ports; et attendu qu'il résulte de cela de graves inconvénients:

I. Il est statué par le lieutenant-gouverneur, le Conseil législatif et l'Assemblée législative, que les juges des cours inférieures des plaids communs dans les divers comtés de cette province pourront, pendant les sessions, destituer tout surintendant de port se trouvant actuellement en fonctions ou nommé à l'avenir, et le remplacer par une personne compétente.

II. Et il est en outre statué que deux ou plus des surintendants de port se trouvant actuellement en fonctions ou nommés à l'avenir dans chacun des divers comtés de cette province pourront examiner et recommander, à leur discrétion, les personnes qui demanderont à être nommées pilotes; et il sera loisible aux dits juges de commissionner comme pilotes pour les divers ports, à leur discrétion, pendant les sessions, les personnes ainsi recommandées.

III. Les dispositions de l'acte précité incompatibles avec celles du présent acte sont abrogées.

24 VICTORIA, CHAPITRE XVI.

ACTE RELATIF AUX PILOTES.

Protection et rémunération des pilotes transportés à bord des navires jusqu'à la mer sans leur consentement.

[Adopté le 12 avril 1861.]

Il est statué par le lieutenant-gouverneur, le Conseil législatif et l'Assemblée législative qu'aucun pilote ne devra, sauf dans les cas d'urgence, être transporté sans son consentement, jusqu'à la mer ou jusqu'à un endroit endehors de cette province, ou plus loin que son engagement ou les règlements l'obligeront d'aller. Et tout pilote qui sera ainsi transporté, dans un cas d'urgence ou sans son consentement, au delà des limites voulues, pourra exiger du propriétaire, du capitaine ou du commandant du navire, en sus de ses droits de pilotage, la somme de $2 pour chaque jour qu'il aura été nécessairement absent de son port, y compris le jour où le navire aura passé les limites jusque où le pilote était tenu d'aller en vertu de son engagement ou des règlements; il pourra aussi exiger le remboursement des dépenses qu'il aura faites pendant son absence pour sa nourriture et réclamer le prix de son passage de retour.

Relevé du nombre des voiliers canadiens du port enregistré de 80 à 250 tonneaux qui sont venus à Saint-Jean, N.-B., des ports des Etats-Unis, pendant l'année finissant le 30 juin 1890, avec le nom du navire et son tonnage enregistré, le poids et le mesurage en tonneaux de la cargaison, comparativement au nombre total des voiliers canadiens qui sont venus dans le port de Saint-Jean, N.-B., pendant la même période de temps.

SOMMAIRE.

——	Nombre de navires.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.
Navires de 80 à 100 tonneaux	434	41,023	8,759	600
" 100 à 125 "	344	39,191	32,921	410
" 125 à 150 "	18	2,649	2,614	....
" 150 à 250 "	20	3,797	1,595	1,300
Grand total	816	86,660	45,889	2,310
Nombre total de voiliers canadiens qui sont partis du port de Saint-Jean, N.-B., pour se rendre aux Etats-Unis, pendant l'année finissant le 30 juin 1890	1,080	112,963	52,444	3,285
Voiliers autres que ceux de 80 à 250 tonneaux	264	26,303	6,555	975

VOILIERS DE 150 À 250 TONNEAUX.

Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.
Otter	198	.. ..	....
Adelene	193	....	295
Hattie C.	181	....	320
Modena	174	....	297
Ethel Emmerson	176	....	338
Bessie Parker	227	....	50
Ella Maud	160	....	....
Clara J. Wilbur	204	....	....
Sarah Wallace	216	....	....
Hattie C.	182	153	....
Modena	174	271	....
Modena	174	272	....
Sant. John	248	320	....
Isaac Burpee	169	313	....
Modena	174	266	....
Jennie Parker	211	....	....
Adelene	192	... .	....
Nellie Parker	182	....	....
Maggie Willett	147	..... .	....
Sarah Wallace	215	....	....
Total : 20 navires	3,797	1,595	1,300

VOILIERS DE 125 À 150 TONNEAUX.

Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.
Sower	143	249	....
Parlee	149	....	....
Parlee	149	288	....
Modena	174	167	....
Daphne	136	268	....
Sower	143	248	....
Daphne	136	100	....
Daphne	136	....	....
Maggie Willett	147	336	....
Daphne	136	....	....
Sower	143	231	....
Maggie Willett	147	297	....
Sarah Wallace	216	180	....
Daphne	136	....	....
E. Walsh	143	230	....
Daphne	136	....	....
E. Walsh	143	20	....
Daphne	136	....	....
Total : 18 navires.	2,649	2,614	....

VOILIERS DE 100 À 125 TONNEAUX.

Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.
Avis	125		
Druid	101	195	
Salvina	123		
Robert Ross	123		
Prudent	123	277	
Clifford C.	107	196	
Champion	114	4	
Reporter	122	236	
Tay	125	85	
Mary C.	104	180	
Centennial	124	253	
Cerdic	119	213	
Glen	124	240	
Sarah	118	208	
Reaper	123	171	
R. Carson	108		
Sarah Hunter	121	123	
Ayr	124	248	
Karslie	124	235	
Cricket	124	228	
Nellie Bruce	117	150	
Olio	104		
Laurissa	122		263
A. C. Watson	111		
Valetta	107		
Nell	119		
Playfair	114		
Salvina	123		
Annie W. Alrers	124		
Ethel Granville	110	124	
Crestline	117		
Greta	123	230	
Anita	122	236	
Olivia	117		
Cora May	124	295	
Genesta	110	151	
Cricket	124		1
Holmes	121	212	
Inglewoode	124	269	
Olio	104		
Avalon	121		
Gleaner	115	160	
Hazlewoode	120		
Cerdic	119		
D. W. B.	120	193	
Tay	124	241	
Clifford C.	107		
Champion	114		
Druid	101	24	2
R. Carson	108	113	
Ettie	124	62	1
Prudent	123	148	
Crestline	117		
Centennial	124	250	
Galatea	122	25	4
Glen	124	213	
Nell	119		
Lynx	123		
F. E. Givan	109	183	
Karslie	124	230	
Alaska	118	80	
Reporter	121	108	
Salvina	123	153	
Robert Ross	123		
Reaper	124	204	
Ayr	124	62	
Nellie Bruce	117	144	
Sarah Hunter	121	68	

Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.
Rondo	123	67	
Valetta	107	256	
Reporter	121	79	
Valetta	107		
Cricket	124		
Playfair	114		
Druid	101		
Galatea	122		
Olio	104		
Ethel Granville	110		
Sarah	117		
D. W. B.	121	224	
Clifford C.	107	204	
Avis	124	250	
Inglewoode	124	284	
Champion	114		
Reaper	124	219	
Olivia	117		
Prudent	123	254	
Ayr	124	267	
Rondo	123	225	
Annie W. Alrers	124		
Harvester	113	213	
Nellie Bruce	117	117	
Lynx	123	46	2
Robert Ross	123		
Crestline	111		
E. H. Foster	124		
Centennial	124	267	
Salvina	123		
Valetta	107		
Holmes	121	251	
Gleaner	116	209	
A. C. Watson	111	86	10
Annie W. Alrers	124		
Harvester	113	213	
Nellie Bruce	117	117	
Lynx	123	46	
Chantaquan	97	215	
Crestline	111		
E. H. Foster	124		
Centennial	124	267	
Salvina	123		
Valetta	107		
Holmes	121	251	
Gleaner	116	209	
A. C. Watson	111	86	
Cerdic	119		
Hazelwoode	120	258	
Valdare	99	208	
Nell	119	235	
Sarah Hunter	121	133	
Glen	124	260	
Playfair	114	101	
Olio	104	124	
Reporter	121	238	
Greta	123	273	
Druid	101	40	
Cora May	124	281	
Crestline	117		
Champion	114		
Clifford C.	107	202	
Letty E.	118		
Sarah	117	209	
Laurissa	122		5
Ethel Granville	110		
Olivia	117	219	
Annie W. Alrers	124		

VOILIERS DE 100 À 125 TONNEAUX.—*Suite.*

Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.	Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.
Anita	122	246		Nell	119		
D. W. B.	120	208		Valetta	109		
Inglewoode	124	279		Harvester	113	147	
A. C. Watson	111			D. W. B	120	216	
Avis	125	257		Hazelwoode	121	257	
Valetta	107			Holmes	121	243	
Ayr	124	260		Thrasher	123	111	
Cerdic	119			Olio	104	53	6
Salvina	123	160		Annie W. Alrers	124		
Reaper	124	230		Mary C.	104	60	
Galatea	122	230		Anita	122	140	
Mary C	103			Avalon	121	196	
Prudent	123	271		Hazelwoode	120	187	
Nellie Bruce	117	142	1	Genesta	110	201	
Cricket	124			Druid	101		
Olio	105			Inglewoode	124	117	
Nell	119			Ethel Granville	110	117	
Playfair	114	30		Gleaner	115	120	
Hazelwoode	120	269		Holmes	121	85	2
Robert Ross	123	185		Nell	119	54	1
Holmes	121	224		Eltie	124	257	
Lynx	123	259		Galatea	122	228	
Eltie	124	268		Cricket	124	30	6
Genesta	110	150		Annie W. Alrers	124		
Centennial	124	274		Rondo	123	207	
Salvina	123			Osceola	123	325	364
Crestline	117			Avalon	121	283	
R. Carson	108			Tay	124	228	
Clifford C.	107			Valetta	107	130	
Cricket	124			Oriole	124	242	
Cora May	124	270		Genesta	110		
Valetta	107			Olio	104		
Druid	101			Cora May	124	260	
D. W. B	120			Ayr	124	251	
A. C. Watson	111			Druid	101		
Olivia	117			Inglewood	124	266	
J. W. McKay	112	109	67	D. W. B	120	83	
Champion	114			Champion	114		
Sarah	118	200		R. Carson	108		
Olio	104	65		Clifford C.	107		
Rondo	123			Karstie	124	12	3
Reporter	122	231		Holmes	121	190	
Ethel Granville	110			Cerdic	119	165	
Nell	119	200		Hazelwoode	120	265	
Sarah Hunter	121	242		Avalon	121		
Annie W. Alrers	124	214		Nellie Bruce	117	51	
Cerdic	119	210		Genesta	110		
Reaper	124	145		Prudent	123		
Prudent	123	271		Galatea	122	8	
Eltie	124			Greta	123		
Cricket	124			Gleaner	115	133	
Sabina	123	161		Nell	119		
M. L. St. Pierre	98	100		Ethel Granville	110		
Nellie Bruce	117	150		Cricket	124		
Valetta	107			R. Carson	108		
Anna Currier	100			Sarah	117		
Olio	104			Mary C.	103	162	
A. C. Watson	111			Centennial	124		
Cricket	124			Rondo	123		
Rondo	123			Valetta	107		
Playfair	114	46	34	Sabina	123		
Watcano	115	230		Osceola	123	2	
Olivia	117	193		Thrasher	123	185	
Olio	104			Reporter	121	226	
Gleaner	116	214		Avis	124		
Annie W. Alrers	124			Anita	122	68	
Cora May	124	271		Tay	124		
Ethel Granville	110	212		Druid	101		

VOILIERS DE 100 A 125 TONNEAUX—*Fin.*

Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.
Olio	104		
Cora May	124		
Edmund	107		
Gleaner	115		
Annie W. Alrers	124		
Ayr	124		
Sarah Hunter	121	241	
D. W. B	120		
Cresline	117		
Lynx	123		
Inglewoode	124		
Cerdic	119		
Cricket	124		
A. C. Watson	112	16	
Olivia	117		
Oriole	124		
Avalon	121	297	
Ethel Granville	110	178	
Nell	119	57	
Holmes	121	83	
Champion	114		
Olio	104		
Thrasher	123		
Reporter	121		
Valetta	107		
Karslie	124		
Sabina	123		
Sarah	117	201	
Hazelwoode	120	245	
Galatea	122	227	
Clifford C	107	25	1
Cora May	124		
Oriole	124	238	
Frank L. P	124	5	
Nellie Bruce	117	100	
A. C. Watson	111		
Avalon	121		
Druid	101		
D. W. B	120	213	
Olivia	117		
Anita	122	218	
Centennial	124	246	
Cricket	124		
Gleaner	115		
Sarah Hunter	121		
Mary C.	103	164	
Cresline	117		
Playfair	114	129	
R. Carson	108		
Lynx	123		
Cerdic	119	204	
Annie W. Alrers	124		
Ayr	124	260	
Valetta	107		
Sarah	117		
Reporter	122		
Nell	119		
Karslie	124	228	
Olio	104		
Ethel Granville	110		
Champion	114		
Rondo	123		
Total : 334 navires	39191	32921	410

VOILIERS DE 80 A 100 TONNEAUX.

Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.
Lillie Bell	89		
Advance	99	192	
Nellie	96		
Union	97		
Bess and Stella	99	179	
Acacia	98		
Susie Prescott	99		
Speedwell	83		
Mary Pichard	89		
Osseo	95		
Roy	89		
Frank and Willie	92	162	
Progress	93		
Forest Belle	98		
Chautauguan	97	210	
Maggie Miller	92	84	6
T. B. Harris	81	37	41
Josie F	99		
Westfield	80		
Byrtle	92		
Vesta Pearl	84		
M. L. St. Pierre	98		
Beulah	80		
Nellie King	94		
Sea Bird	80		
Nellie Watters	96		
Myra B	90		
James Barber	80		
C. Z. Colwell	82		
Riverdale	83		
Rob and Harry	99		
Flash	96		
Ben Bolt	99		
S. K. F. James	99	79	
Cygnet	86	19	5
Janet S	88		
C. Y. Gregory	88		
Spring Bird	91		
Rettie	96		
Valdare	99		
Mabel Purdy	93	152	4
Aurora Borealis	89		
Vado	99	186	
L. P.	98	170	
Lottie B	88	78	
Laura Brown	94		
Ella May	95		
Carrie B	93	118	
Lizzie B	81		
E. Raymond	99		
Progress	93		
Irene	90	90	
Howard Holder	93		
Lillie Bell	89		
Advance	99		
Osseo	99		
Emma G	82		
Roy	89		
Acacia	98		
Josie F	99		

VOILIERS DE 80 A 100 TONNEAUX—*Fin.*

Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.	Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.
Wawbule	99			Advance	99	179	
Frank and Willie	92			Byrtle	92		
Bess and Stella	99	191		Annie Harper	93	76	3
C. J. Colwell	82			Nellie Watters	96		
Benlah	80			Laura Brown	94		
James Barber	80			Mabel Purdy	93		
Vetta Pearl	85		10	Lottie B.	88		
Nellie Watters	96			Riverdale	83		
Byrtle	92			Nellie King	93		
Sea Bird	80			Howard Holder	93		
Mary Prichard	89			Anna Currier	99		
Howard Holder	93			Laura Brown	94		
Wendall Burpee	99			Glenora	98		
Myra B	90			M. L. St. Pierre	98		
Riverdale	83			C. N. Chandler	99		
Ella May	95			Advance	99	180	
Vinton	93		127	C. Y. Gregory	83		
Maggie Miller	92			Roy	89		
Westfield	80			Lottie B.	87		
Speedwell	83			Frank and Willie	92		
Vado	99			Nellie King	93		
Union	97			Howard Holder	93		
Rob. and Harry	99	60	44	Flash	96		
Rettie	96			Welcome Home	94		
Mabel Purdy	93			Beulah	80		
Mabel	80	2		Union	99		
Temperance Bell	90			Ella May	95		
Janet S.	88			Irene	90		
Lottie B	88			Sea Bird	80		
Flash	96			James Barber	80		
M. L. St. Pierre	98	100		Riverdale	83		
Carrie B	93			C. Y. Colwell	82		
Aurora Borealis	89			Vesta Pearl	84		
Lyra	99			Osseo	95		
S. K. F. James	99	68	6	Ben Bolt	99		
James Barber	80			Nellie Watters	96		
Beulah	80			Progress	93		
C. J. Colwell	82			Rettie	96		
Spring Bird	92			Bess and Stella	99		
Nellie King	93			Acacia	98		
James Rourke	85			Aurora Borealis	85		
Westfield	80			Chantauguan	97	215	
Vesta Pearl	84			Herald	86	175	
Sea Bird	80			Maggie Miller	92		
Riverdale	83			Josie F.	99		
Wendall Burpee	99			Speedwell	83		
Nellie Watters	96			Crestline	85		
Osseo	95			E. Raymond	97		
Ben Bolt	99			L. P.	98	170	
Progress	93			Glenora	98		
Lillie Bell	89			Cygnet	87		
Irene	90			Mabel Purdy	93		
Myra B.	90			S. K. F. James	99		
Swallow	90			M. L. St. Pierre	98		
Valdare	99	195		T. B. Harris	81		
Maggie Miller	92			Lottie B.	88		
Roy	89			Westfield	80		
Bess and Stella	99			Lyra	99		
C. Y. Gregory	88	177		Valdare	99	208	
James Barber	80			Janet S.	88		
Beulah	80			Laura Brown	94		
Vado	99			Anna	88		
C. Y. Colwell	82			Roy	89		
Westfield	80			Beulah	80		
Flash	96			Byrtle	92		
Sea Bird	80			Flash	96		
Vesta Pearl	84			Nellie King	93		
L. P.	98	189		Annie Harper	93		

VOILIERS DE 80 À 100 TONNEAUX—*Suite.*

Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.	Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.
Sea Bird	80			Advance	99	188	
Irene	90			Progress	93	43	
C. Y. Gregory	88			Rettie	96		
Nellie Watters	96			C. Y. Gregory	88	154	
Anna Currier	99			Vinton	94		
James Barber	80			Howard Holder	93		
Vesta Pearl	84			Carrie B	93	89	
Howard Holder	93			Chautauguan	97	201	
C. J. Colwell	82			Juno	91	145	
Carrie B	93	126		Frank and Willie	92		
Riverdale	82			L. P.	98		
Emma G	83			Anna Currier	99		
Welcome Home	94			Speedwell	82	12	
Janet S	88			Glenora	98		
Spring Bird	91			Bertha Maud	82		
Wendall Burpee	99			Nellie King	93	33	25
Speedwell	83			Lottie B.	87		
Carrie B	93	187		Cecilia	80	60	
Irene	90			Temperance Bell	90	175	
Frank and Willie	92	176		Laura Brown	94		
Rettie	96	85		Rob and Harry	99		
S. K. F. James	99	19		Gem	95		
M. L. St. Pierre	98	5		Swallow	90		
Vinton	93			Flash	96	104	46
Aurora Borealis	89			C. Y. Gregory	88		
James Barber	80			Irene	90		
Temperance Bell	90			Advance	99	110	
C. Y. Colwel	82			Wendall Burpee	99	170	
Josie F	99			Bess and Stella	99		2
Chautauguan	97			L. P.	98	165	
Maggie Miller	92			Susie Prescott	99	13	80
Beulah	80			Speedwell	82		67
Westfield	80			Byrtle	92	103	5
H. A. Holder	94			Flash	96		
Progress	93			Gem	95		
Vado	99			C. Y. Gregory	89		
Juno	91			Mabel Purdy	93	50	
Valdare	99	90		Vado	99	45	
Annie Gale	96			Valdare	99		
Mary Prichard	89			Irene	90		
Union	99	30	23	L. P.	98		
Roy	89			Carrie B	93	31	2
Vesta Pearl	84			Lyra	99		
Rob and Harry	99	55	2	Rettie	96		
Riverdale	83			Westfield	80		
Anna Currier	99			Flash	96		
Sea Bird	80			Myra B	90		
L. P.	98			Lottie B	88		
Lillie Bell	89			Roy	89		
Flash	96			Harv'd H. Havey	91		
Spring Bird	91			Wawbule	99		
Wendall Burpee	99			C. Y. Gregory	88		
Mabel Purdy	93			Chautauguan	97		
S. K. F. James	99			Wendall Burpee	99	176	
Nellie King	93			Rob and Harry	99		
Bess and Stella	99	175		Frank and Willie	92		
Nellie Watters	96	23		Maggie Miller	92	136	2
Ella May	95			Nellie King	93	42	3
Byrtle	92			Welcome Home	94		
Lottie B	88			Bess and Stella	99		
Irene	90	77		Roland	94		
Jessie D.	86	162		Lillie Bell	89		
Swallow	90			Beulah	80		
Maggie Miller	92			Laura Brown	94		
Westfield	80			C. Y. Colwell	82		
Myra B	90			Howard Holder	93		
Janet S	88			Vado	99		
Osseo	95			Ella May	95		

VOILIERS DE 80 À 100 TONNEAUX—*Fin.*

Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.	Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Poids de la cargaison en tonneaux.	Mesurage de la cargaison en tonneaux.
Union	97			Anna Currier	99		
Bertha Maud	82			Speedwell	83		
Vesta Pearl	84			Glenora	98		
James Barber	80			Aurora Borealis	85		
Valdare	99			Osseo	95		
Advance	99			Irene	90		
Sea Bird	80			James Barber	80		
Glenora	98			Flash	96		
Westfield	80			Vesta Pearl	84		
Janet S	88			C. Y. Colwell	82		
Mabel Purdy	93	100		Laura Brown	94	157	
Progress	93			Maggie Miller	92		
Ben Bolt	99			Vinton	94		
L. P	98			Nellie Watters	96		
Byrtle	92	172		How'rd H. Havey	91		
Osseo	95			Advance	99		
Anna Currier	90			Susie Prescott	99		
Cora Eay	91		40	James Barber	80		
Myra B	90			Beulah	80		
Flash	96			Ella May	95		
Irene	90			Byrtle	92		
Riverdale	83			Riverdale	83		
Lyra	99			C. Y. Gregory	88		
Harv'd H. Havey	91			Valdare	99		
Lottie B	87			Lottie B	87		
James Barber	80	1		Carrie B	93		
Beulah	80			Wendall Burpee	99		
Cricket	93			Chautauguan	97	206	
Carrie B	93	96	55	Flash	96		
Maggie Miller	92			Swallow	90	129	
Maud Pye	99			Roy	87		
Rob and Harry	99			Lillie Bell	89		
C. Y. Gregory	88			Westfield	80		
Frank and Willie	92			Rob and Harry	99	203	
Chautauguan	97	196		Albana	97		
C. Y. Colwell	82			Temperance Bell	90		
Westfield	80			Lyra	99		
Wendall Burpee	99			Maggie Miller	92		
Ella May	95			Frank and Willie	92		
Sea Bird	80			Progress	93		
Progress	93			Anna Currier	99		
Roland	93			C. Y. Colwell	82		
Rettie	96			Myra B	90		
Valdare	99			Rettie	96		
Temperance Bell	90			H. A. Holder	94		
H. A. Holder	94			Josie F	99		
Beulah	80			Acacia	99		
Myra B	90			Vesta Pearl	84		
Josie F	99			L. P	98		
Nellie King	94	102					
Lillie Bell	89			Total : 434 navires	41,023	8,759	600
Welcome Home	94						

BUREAU DE LA COMMISSION DU PILOTAGE, CANADA,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 31 décembre 1894.

ETAT des finances de la Commission de pilotage de Saint-Jean, telles qu'apurées, à la date du 31 décembre 1894.

Compte des placements :		
En dépôt à la caisse d'épargne du Canada, d'après le carnet n° 744, à la date du 1er juillet 1894		$ 3,746 75
D'après le carnet n° 10,260, à la date du 1er juillet 1894		4,648 99
Compte courant :		$8,395 74
A la banque Maritime (en liquidation)	$217 92	
A la banque du Nouveau-Brunswick	274 04	
		$ 491 96
		$8,887 70

BUREAU DE LA COMMISSION DU PILOTAGE, CANADA,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 31 décembre 1894.

RECETTES et dépenses pour l'année finissant le 1er décembre 1894.

DT.	$ c.	$ c.
Balance, 31 décembre 1893—		
A la banque Maritime (en liquidation)	217 92	
A la banque du Nouveau-Brunswick	2,075 65	
		2,293 57
Commissions—		
29 pilotes à $5	145 00	
6 bateaux à $10	60 00	
		205 00
Pilotage—		
25 centins par pied sur les navires partis de Saint-Jean	1,581 26	
do do Musquash	5 50	
		1,586 76
Intérêt—		
Sur les dépots à la caisse d'épargne du Canada—		
12 mois jusqu'au 1er juillet 1894, d'après le carnet n° 744	126 70	
do do do 10,260	157 18	
		283 88
AV.		4,369 21
Compte de pension—		
Montant payé à 6 pilotes	966 67	
do 7 veuves	548 00	
do 3 orphelins	50 00	
		1,564 67
Compte des dépenses—		
Frais des funérailles de feu S. Rutherford	20 00	
Livres et papeterie	35 55	
Apurement des comptes pour 1893	25 00	
Loyer du bureau—1 an au 1er novembre 1894	100 00	
Salaire du secrétaire-trésorier	800 00	
Divers	18 00	
		998 55
Pilotage des navires de la Ligne Furness—		
Montant payé à 29 pilotes		1,030 15
Comptes des placements—		
Intérêt sur les dépôts à la caisse d'épargne		283 88
Balance—		
A la banque du Nouveau-Brunswick	274 04	
A la banque Maritime (en liquidation)	217 92	
		491 96
		4,369 21

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DU PILOTAGE,
CANADA, DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B.,
31 décembre 1894.

PILOTES commissionnés pour le port de Saint-Jean, N.-B. (1893-94.)

Nom.	Age.	Résidence.	Observations.
Bennett, James	37	Saint-Jean, N.-B.	
Cline, Richard	69	"	
Cline, Alfred	37	"	
Conlin, Patrick	44	"	
Doherty, Joseph	48	"	
Doyle, James	57	"	
Daley, Chas.	58	"	
Doody, P. Geo	54	"	
Fletcher, E. J	67	"	
Lahey, Wm	65	"	
Miller, Wm	43	"	
Martle, Jos. E	48	"	
McPartland, Jos	60	"	
Quinn, Wm	47	"	
Reid, Jos	48	"	
Rogers, Bart	37	"	
Spears, Jas	45	"	
Spears, Henry	43	"	
Spears, Jos. S	49	"	
Spears, Martin	37	"	
Sherrard, John L. C	60	"	
Scott, Wm	38	"	
Scott, Richard	43	"	
Stone, T. J	41	"	
Sproule, John	58	"	
Thomas, John	46	"	
Thomas, R. M	53	"	
Traynor, Thos	41	"	
McAnulty, John	56	Musquash	Commissionné pour Musquash seulement.

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DU PILOTAGE, CANADA,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 31 décembre 1894.

ÉTAT des gains individuels des pilotes.

——	Montant.	Total.
	$ c.	$ c.
Montant total des droits de pilotage reçus	21,415 80	
MOINS—25 centins par pied déduits sur les droits de sortie pour les dépenses du bureau, les pensions, etc	1,581 26	
		19,834 54
John Sproul	774 24	
James Doyle	720 06	
Joseph Doherty	881 89	
Wm. Lahey	1,042 23	
Charles Daley	1,181 44	
Jas. E. Martle	495 32	
John Thomas	1,072 87	
John Spears	909 15	
Henry Spears	969 02	
John Sherrard	941 11	
Wm. Miller	804 74	
Patrick Conlin	668 89	
Bart. Rogers	1,266 64	
Wm. Quinn	566 88	
Wm. Scott	494 52	
Thos. Traynor	506 51	
E. J. Fletcher	451 26	
Jas. Reid	325 61	
Robt. Thomas	319 88	
P. Geo. Doody	189 27	
Jos. McPharland	334 50	
Alfred Cline	569 01	
Jos. S. Spears	558 51	
Martin Spears	665 39	
Jas. Bennett	525 54	
T. J. Stone	831 77	
Richard Scott	336 02	
Richard Cline	1,432 27	
		19,834 54

BUREAU DE LA COMMISSION DU PILOTAGE, CANADA,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 31 décembre 1894.

RELEVÉ des navires qui sont arrivés dans le port de Saint-Jean pendant l'année finissant aujourd'hui et qui ont payé les droits de pilotage.

Classe des navires.	Nombre de navires britanniques.	Nombre de navires étrangers.	Nombre total de navires britanniques et étrangers.
Goélettes	144	141	285
Bricks et brigantins	13	3	16
Navires à 3 mâts carrés	26	8	34
Barques et barquettes	62	12	74
Steamers	61	8	69
	306	172	478

Montant de droits de pilotage reçus des navires britanniques, $15,800.83 ; montant des droits de pilotage reçus des navires étrangers, $5,614.97 ; montant total des droits de pilotage reçus des navires britanniques et étrangers, $21,415.80.

J. U. THOMAS, *secrétaire.*

1892.

	Navires.	Tonneaux.
Steamers qui sont venus dans le port	304	308,135
Voiliers " "	1,711	258,288
Total	2,015	566,423
Steamers qui sont partis du port pour prendre la mer	278	262,735
Voiliers " "	1,730	274,722
Total	2,008	537,457
Grand total	4,023	1,103,880
Cabotiers qui sont venus dans le port	2,380	279,365
" "	2,323	287,722
Total	4,703	567,087

1893.

	Navires.	Tonneaux.
Steamers qui sont venus dans le port	297	296,031
Voiliers " "	1,574	266,001
Total	1,871	562,032
Steamers qui sont partis du port pour prendre la mer	264	263,875
Voiliers " "	1,734	290,429
Total	1,998	554,304
Grand total	3,869	1,116,336
Cabotiers qui sont venus dans le port	2,232	256,787
" "	2,144	279,362
Total	4,376	536,149

1894.

	Navires.	Tonneaux.
Steamers qui sont venus dans le port	275	254,614
Voiliers " "	1,422	258,682
Total	1,697	513,296
Steamers qui sont partis du port pour prendre la mer	243	219,735
Voiliers " "	1,495	290,624
Total	1,738	510,359
Grand total	3,435	1,023,655
Cabotiers qui sont venus dans le port	2,258	270,552
" "	2,223	287,429
Total	4,481	557,981

Tonnage des steamers de la Compagnie Internationale qui sont arrivés dans le port et qui en sont partis : 1892, à peu près 400,000 tonneaux ; 1893, à peu près 424,000 tonneaux ; 1894, à peu près 370,000 tonneaux.

1892.

—	Navires.	Tonneaux.
Steamers de cabotage qui sont venus dans le port	357	159,797
Voiliers " "	2,023	119,568
Total	2,380	279,365
Steamers de cabotage qui sont partis du port	371	179,660
Voiliers " "	1,952	108,062
Total	2,323	287,722

1893.

—	Navires.	Tonneaux.
Steamers de cabotage qui sont venus dans le port	315	135,154
Voiliers " "	1,917	121,633
Total	2,232	256,787
Steamers de cabotage qui sont partis du port	337	168,626
Voiliers " "	1,807	110,736
Total	2,144	279,362

1894.

—	Navires.	Tonneaux.
Steamers de cabotage qui sont venus dans le port	316	123,087
Voiliers " "	1,942	147,465
Total	2,258	270,552
Steamers de cabotage qui sont partis du port	337	161,274
Voiliers " "	1,886	126,155
Total	2,223	287,429

GOÉLETTES.

—	Tonnage.	Pilotage. $ c.
Businis	248	25 00
Jane Ingram	155	30 25
Clifton	218	33 00
"	218	42 00
Bucca	145	31 75
J. L. Cotter	139	30 00
" *	139	42 00
M. A. Nutter	290	38 00
Otter	198	33 00
"	198	40 88
Avianna†	164	42 00
Jennie Gibson	142	27 00
Daphne	134	26 00
Adelene	192	35 00
E. Chambers	215	32 50
St. John	248	45 50
	3,043	553 88

*30 centins par tonneau. †25½ centins par tonneau. Moyenne, 18 centins par tonneau.

NAVIRES À LA REMORQUE.

DROITS DE PILOTAGE DANS LES PORTS DU ROYAUME-UNI.

Ports où les navires à la remorque payent 20 pour 100 de moins que les vaisseaux sous voile : baie de Bowling, pointe Saint-Pierre, Gloucester.

Ports où les navires à la remorque payent 25 pour 100 de moins que les vaisseaux sous voile : Beaumares, Belfast, Bridgewater, Cowes, Cork, Gloucester, Dartmouth, Drogheda, Dundalk, Exeter, Exmouth, Falmouth, Fleetwood, Holyhead, Ipswick, Londres, Maldon, Neath, Portsmouth, Queenstown, Southampton, Truro, Woodbridge, Yarmouth.

Port où les navires à la remorque payent 33⅓ pour 100 de moins que les vaisseaux sous voile : Glasgow.

Port où les navires à la remorque payent 50 pour 100 de moins que les vaisseaux sous voile : Goole.

A Londonderry, les navires à la remorque payent 20 à 33 pour 100, suivant la distance, de moins que les vaisseaux sous voile.

Pilotage—Steamers de la Ligne de Londres—Année 1894.

Date du départ de St.-Jean.	Steamers.	Saison.	Tonnage.	Tirant d'eau en sortant du port.	Pilotage à Saint-Jean.		St-Jean, total.	Halifax, total.
					Obligatoire.	Facultatif		
1894.				pds pcs	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
13 février.	Baltimore City..	Hiver....	1,534	14 0	78 10	38 50	116 60	43 80
22 " .	Madura.........	"	1,470	15 0	82 55	41 25	123 80	42 90
27 " .	Damara.........	"	1,145	16 0	85 20	44 00	129 20	40 20
16 mars...	Halifax City....	"	1,377	15 6	88 82	42 63	131 45	42 00
17 avril...	Madura.........	Eté	1,470	16 0	76 00	44 00	120 00	35 75
27 " .	Damara.........	"	1,145	16 0	76 00	44 00	120 00	33 50
3 mai....	Halifax City....	"	1,377	14 0	69 50	38 50	108 00	35 00
6 juin ...	Madura.........	"	1,470	17 0	77 75	46 75	124 50	35 75
13 " .	Damara.........	"	1,145	16 0	76 00	44 00	120 00	33 50
25 " .	Halifax City....	"	1,377	15 0	71 25	41 25	112 50	35 00
23 juillet..	Madura.........	"	1,470	16 0	76 00	44 00	120 00	35 75
31 " .	Damara.........	"	1,145	16 0	76 00	44 00	120 00	33 50
10 août..	Halifax City....	"	1,377	14 0	69 50	38 50	108 00	35 00
13 sept....	Damara.... ..	"	1,145	16 0	76 00	44 00	120 00	33 50
22 " ...	Halifax City....	"	1,377	14 0	69 50	38 50	108 00	35 00
10 octobre.	Madura.........	"	1,470	16 0	73 00	44 00	117 00	35 75
24 " .	Damara.........	"	1,145	16 0	74 50	44 00	118 50	33 50
7 nov....	Halifax City....	Hiver....	1,377	15 6	75 12	42 63	117 75	42 00
2 déc....	Madura.........	"	1,470	16 0	76 00	44 00	120 00	42 90
8 "	Damara.........	"	1,145	15 0	77 25	41 25	118 50	40 20
	20 steamers. Totaux......	....	....	....	1,524 04	849 76	2,373 80	744 50

Pilotage.—Steamers de la Ligne des Indes Occidentales—Année 1894.

Date du départ de St.-Jean.	Steamers.	Saison.	Tonnage.	Tirant d'eau en sortant du port.	Obligatoire.	Facultatif	St-Jean, total.	Halifax, total.
1894.				pds pcs	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
24 janvier.	Taymouth Castle	Hiver....	1,172	19 0	33 25	....	33 25	40 20
24 février.	Duart Castle....	"	1,179	20 0	95 00	55 00	150 00	40 20
22 mars...	Taymouth Castle	"	1.172	18 0	76 50	....	76 50	40 20
19 avril...	Duart Castle....	Eté	1,179	20 0	95 00	9 50	104 50	33 50
17 mai....	Taymouth Castle	"	1,172	18 6	89 38	....	89 38	33 50
14 juin ...	Duart Castle....	"	1,179	20 0	96 50	....	96 50	33 50
12 juillet..	Taymouth Castle	"	1,172	20 0	92 00	....	92 00	33 50
9 août...	Duart Castle....	"	1,179	17 0	82 25	46 75	129 00	33 50
12 sept....	Taymouth Castle	"	1,172	16 0	73 00	....	73 00	33 50
4 octobre..	Duart Castle....	"	1,179	15 6	72 13	....	72 13	33 50
1er nov..	Taymouth Castle	Hiver....	1,172	17 0	80 75	....	80 75	40 20
28 " ..	Duart Castle....	"	1,179	16 0	68 00	....	68 00	40 20
28 déc....	Taymouth Castle	"	1,172	15 0	71 25	....	71 25	40 20
	13 steamers. Totaux......		....	....	1,025 01	111 25	1,136 26	47570

STEAMERS DE LA LIGNE DE LONDRES.

Réductions accordées sur les droits de pilotage par les pilotes de Saint-Jean.

Date.	Steamers.	Pilotes.	Montants dus d'après le tarif.	Contrats privés.	Réductions.
1884.			$ c.	$ c	$ c.
30 déc	York City	Richard Cline	111 80	89 00	22 80
1885.					
30 janv	Newcastle City	Richard Cline	103 50	90 00	13 50
28 février	Hallamshire	John Thomas	85 60	75 00	10 60
2 avril	York City	Wm. Leahy	100 90	75 00	25 90
24 "	Hallamshire	Henry Spears	87 00	75 00	12 00
18 mai	York City	Henry Spears	122 90	75 00	47 90
10 juillet	"	John Thomas	122 00	80 00	42 00
3 sept	"	John Thomas	125 60	80 00	45 60
21 oct	Rowena	Henry Spears	96 55	75 00	21 55
5 nov	Wetherby	John Thomas	133 70	80 00	53 70
22 déc	Rowena	Henry Spears	105 55	75 00	30 55
1886.					
6 février	York City	John Thomas	115 70	75 00	40 70
23 "	Rowena	Henry Spears	115 40	75 00	40 40
27 mars	York City	John Thomas	109 50	75 00	34 50
28 avril	Ulunda	Henry Spears	101 90	80 00	21 90
22 mai	Damara	John Thomas	126 60	80 00	46 60
18 juin	Ulunda	Henry Spears	94 50	80 00	14 50
13 juillet	Damara	John Thomas	100 50	80 00	20 50
6 août	Ulunda	Henry Spears	117 50	80 00	37 50
		Période—19 mois	$2,076 70	$1,494 00	$582 70

MÉMORANDUM.

Réduction la plus forte sur les droits exigibles d'après le tarif, 40 pour 100.
Réduction moyenne, 28 pour 100.

Les pilotes Samuel Rutherford et John L. C. Sherwood ont aussi offert de piloter les navires aux mêmes conditions que les pilotes ci-dessus mentionnés.

La chose ne s'est discontinuée que parce que les commissaires du pilotage, après avoir appris ce qui se passait, ont menacé de suspendre les pilotes qui accorderaient des réductions.

EXERCICE FINISSANT LE 30 JUIN 1893.

RELEVÉ des navires de cabotage et au long cours qui sont venus dans les ports suivants de la baie de Fundy.

Ports.	Steamers et voiliers au long cours.		Steamers et voiliers de cabotage.		Totaux.	
	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.
Advocate	23	4,375	19	1,683	42	6,058
Alma	21	2,003	110	6,454	131	8,457
Annapolis	57	7,311	145	7,033	202	14,344
Rivière-aux-Pommes	19	2,734	65	4,027	84	6,761
Rivière-à-l'Ours	65	10,935	55	2,503	120	13,438
Bridgetown	8	852	46	2,519	54	3,371
Canning	26	5,806	74	5,691	100	11,497
Cheverie	44	9,623	3	910	47	10,533
Clementsport	22	2,707	34	1,503	56	4,210
Digby	67	6,289	565	104,845	632	111,134
Dorchester	22	2,572	15	2,345	37	4,917
Economy	6	487	6	352	12	839
Cinq-Iles	3	254	6	352	3	254
Hantsport	19	9,383	97	11,584	116	20,967
Harvey	24	10,620	80	2,704	104	13,324
Hillsboro'	125	28,831	53	5,446	178	34,277
Kentville	2	65	6	161	8	226
Londonderry	3	252	9	445	12	697
Maitland	12	1,203	29	1,502	41	2,705
Margaretville	13	1,398	51	1,292	64	2,690
Moncton	43	6,029	31	3,162	74	9,191
Parrsboro'	137	39,833	694	67,134	831	106,967
Port-Williams	16	1,776	37	4,148	53	5,924
Port-Lorne	2	506	15	447	17	953
Quaco	28	2,598	104	7,361	132	9,959
Rivière-Herbert	106	14,898	238	20,214	344	35,112
Rockland	13	1,447	19	1,194	32	2,641
Sackville	54	18,157	96	5,583	150	23,740
Rivière-à-Saumon	35	2,533	27	1,107	62	3,640
Wallace	4	540	92	3,342	96	3.882
Windsor	126	51,827	152	16,882	278	68,709
Wolfville	7	884	71	2,145	78	3,029
Totaux	1,152	248,728	3,038	295,718	4,190	544,446
Saint-Jean, Frédéricton, Musquash	1,918	566,282 incl. la ligne de steamers Internat'nal 179,884	2,291	260,044 incl. l.steam. de la baie Monticello. 161,274	4,209	826,326 341,158
Autres navires		386,398		98,770		485,168

L'état ci-dessus est tiré des relevés officiels du commerce et de la navigation du Canada pour l'exercice finissant le 30 juin 1893. Pages 569, 573 et 612 à 621.

NOMBRE D'HEURES DE BRUME—SIFFLET DE BRUME DE L'ILE DES PERDRIX.

Mois.	1893.	1894.
	h. m.	h. m.
Janvier	109 50	94 15
Février	84 00	75 30
Mars	49 35	106 40
Avril	88 40	139 45
Mai	49 45	51 00
Juin	154 05	223 55
Juillet	136 00	114 35
Août	109 25	112 30
Septembre	13 15	135 55
Octobre	68 30	34 50
Novembre	9 40	17 45
Décembre	144 40	39 35
Total	1,117 25	1,146 15
		1,117 25
Total, 1893 et 1894	....	2,263 40

CONSEIL DES DIRECTEURS:

J. GERSON, consul général à Francfort-sur-le-Mein, président.
C. HOFF, de la maison "Hoff, Frères", à Francfort-sur-le-Mein, vice-président.
C. BECKER, de Francfort-sur-le-Mein.
H. FROHMANN, de Francfort-sur-le-Mein.
ALFRED HAHN, gérant de la banque dite "Deutsche Effecten & Wechsel-Bank", à Francfort-sur-le-Mein.
FERDINAND HEUER, de Francfort-sur-le-Mein.
H. HOHENEMSER, ancien gérant de la banque dite "Deutche Vereinsbank", à Francfort-sur-le-Mein.
C. HOLLAND, de Francfort-sur-le-Mein.
C. AD. RONNEFELDT, de la maison "J. D. Ronnefeldt", à Francfort-sur-le-Mein.
C. ED. ROTHER, de la maison "Rother, Frères", à Francfort-sur-le-Mein.
J. H. WENZEL, de Francfort-sur-le-Mein.
H. AUG. WOLDE, de la maison "J. Schultze & Wolde", à Brême.
FR. ENGLER, de Francfort-sur-le-Mein.
FERDINAND IEUCHS-MACK, de la maison "J. C. MACK", à Francfort-sur-le-Mein.
J. JAC. MOUSON, de la "J. G. Mouson et Cie", à Francfort-sur-le-Mein.

DIRECTEURS GÉRANTS:

B. HEINEMANN,
P. DUMCKE.

Agence.

No.

COMPAGNIE D'ASSURANCE MARITIME DE FRANCFORT

DE

FRANCFORT-SUR-LE-MEIN.

(Frankfurther Transport- Unfall- und Glas-Versicherungc-Actien-Gesellschaft)

ÉTABLIE EN 1865.

Capital, £250,000, fonds de réserve, £52,500.

BANQUIERS DE LA COMPAGNIE.

Amsterdam :	Lippmann, Rosenthall et Cie.
Anvers :	Banque d'Anvers.
Bordeaux :	Piganeau et Fils.
Brême :	J. Schultze et Wolde.
Constantinople :	Crédit Lyonnais, succursale de Constantinople.
Francfort-sur-le-Mein :	Deutsche Effecten et Wechsel-Bank.
"	Deutsche Vereinsbank.
"	D. et J. de Neufville.
"	Deutche Bank (Berlin.) Succursale de Francfort.
"	Filiale der Bank für Handel und Industrie.
Hambourg :	Vereinbank in Hamburg.
Hanovre :	Hannover'sche Bank.
Londres :	Deutsche Bank (Berlin.) Agence de Londres.
Paris :	Crédit Lyonnais.
Strasbourg :	C. Schwarzmann.
Trieste :	Unionbank (Vienne.) Succursale de Trieste.
Vienne :	Unionbank.

La Compagnie d'Assurance ci-dessus désignéee assure par les présentes le navire pour le voyage qu'il doit faire de au port de , ainsi que son équipement et son gréement, et toutes les marchandises, armes, munitions, embarcations, etc., qui se trouveront à bord au cours du dit voyage. Il est convenu que l'assurance sur les dites marchandises commencera du moment qu'elles auront été embarquées à bord du dit navire ou de l'allège qu'on emploiera pour le charger, et finira du moment qu'elles auront été débarquées en sûreté dans le port ci-dessus mentionné. Et le navire en question pourra, au cours du voyage susdit, toucher à *tout port ou endroit quelconque* sans préjudice de l'assurance par les présentes effectuée. Le navire, etc., et les marchandises, etc., assurés par la présente police, dans la proportion de l'intérêt qu'y ont les assurés, sont et seront évalués à , soit

La compagnie s'engage à indemniser les assurés de toutes pertes qu'ils pourront souffrir sur mer relativement au dit navire, etc., et aux dites marchandises au cours du voyage en question, de coups de mer, de jets ou d'incendie, ou par le fait de navires de guerre, d'ennemis, de pirates, de corsaires, de voleurs, de porteurs de lettres de marque et de contremarque, ou par suite de surprise, de saisie, d'arrestation, et d'entraves quelconques de la part du roi, des princes et des citoyens de quelque nation que ce soit, et aussi par suite de la baraterie

La présente police est payable en..........par..........au taux du change courant ; ou par une traite en sterling à 15 jours de vue sur la succursale de la compagnie à Liverpool, au choix des assurés, ce choix devant être exercé lorsque avis d'une réclamation sera donnée.

Dans le cas où le navire ferait une déviation ou un changement dans sa traversée, l'assurance continuera moyennant une prime qui sera fixée entre les parties, pourvu qu'avis de la chose soit régulièrement donné par les assurés après qu'ils auront été mis au fait de la déviation ou du changement dans la traversée.

La compagnie ne sera pas tenue de contribuer aux avaries particulières à moins que le navire ou l'allège ne s'échoue, ne sombre ou ne brûle, chaque allège devant être considérée comme comportant une assurance séparée. La compagnie sera néanmoins tenue de réparer tout dommage causé par l'abordage avec un autre navire ou un autre allège, et de payer les droits de magasinage ou les frais d'expédition dont elle aurait été autrement responsable. Elle sera aussi tenue de payer la valeur de tout colis qui pourra se perdre complètement dans le transbordement.

Si le navire touche le fond dans le canal de Suez, il ne sera pas considéré comme s'étant échoué, mais la compagnie paiera le montant de toute perte qui pourra en résulter directement.

La contribution aux avaries générales sera payée d'après la coutume suivie à l'étranger, si on l'exige, ou d'après les règles de York-Anvers, 1890, lorsqu'elles seront compatibles avec le contrat d'affrètement.

La compagnie n'aura rien à payer aux assurés pour perte de temps causée par un accident en mer ou autrement.

Dans le cas où des dommages seraient soufferts pendant le voyage, aucune réclamation pour avaries ne sera admise en vertu de la police à moins qu'un certificat d'inspection n'ait été signé par les agents de la compagnie au port de déchargement avant que les marchandises soient sorties de la douane.

du capitaine et des matelots et de tout autre cause que ce soit. Et en cas d'accident ou de malheur, il sera loisible aux assurés, à leurs facteurs, serviteurs et ayants droit de prendre toutes les mesures voulues pour recouvrer, sauver et préserver les dites marchandises et le dit navire, etc., en tout ou en partie, sans préjudice de l'assurance qui couvre la présente police ; et la compagnie contribuera aux frais que cela entraînera dans la proportion du montant de l'assurance. Et il est expressément stipulé qu'aucune des démarches que feront les assurés pour recouvrer, sauver et préserver les choses assurées ne sera considérée comme une renonciation ou un acquiescement ou délaissement. Et il est convenu par la dite compagnie que la présente police aura le même effet que tout contrat d'assurance passé jusqu'ici dans la rue Lombard, ou à la Bourse Royale ou ailleurs à Londres. Et la dite compagnie s'oblige envers les assurés, leurs exécuteurs, administrateurs et ayants droit, de remplir les engagements qu'elle prend par les présentes et elle admet avoir reçu des assurés la prime exigible, savoir :

N.B.—La compagnie ne sera pas tenue de contribuer aux avaries en ce qui concerne les céréales, le poisson, la farine, les graines, le riz, les cuirs, les peaux et les mélasses, à moins qu'elles ne soient générales ou que le navire ne s'échoue, ne sombre ou brûle. Relativement au sucre, au tabac, au chanvre et au lin, la compagnie sera exempte de contribution aux avaries au-dessous de 5 livres par 100 ; à l'égard des autres marchandises et du navire lui-même, la compagnie ne contribuera pas aux avaries au-dessous de 3 livres par 100, à moins qu'elles ne soint générales ou que le navire ne s'échoue, ne sombre ou ne brûle.

La compagnie ne sera pas responsable des pertes résultant de la capture, de la saisie et de la détention du navire ou de toute tentative dans ce sens, sauf la piraterie, ni des conséquences des émeutes, insurrections, hostilités ou opérations militaires, soit avant ou après la déclaration de guerre.

Pour attester que la dite compagnie consent à garantir les assurés de toute perte, comme susdit, jusqu'à concurrence de , les soussignés, au nom de la dite compagnie, ont apposé aux présentes leurs signatures, à le jour de en l'an

, *Agents.*
Agence générale de la Francfortoise
Compagnie d'Assurance Maritime.

La présente police est émise d'après la formule imprimée et fournie par le gouvernement antérieurement à 1887.

[SCEAU.]

Toute personne n'étant pas membre du Lloyd qui souscrira la présente police et toute personne qui la mettra en circulation si elle est ainsi souscrite, seront sujettes à être poursuivies en vertu de l'article 31 de l'Acte du Lloyd.

S. G.

£100

(*No.*)

Les soussignés assurent par les présentes, pour le voyage de Londres à Saint-Jean, N.-B., le navire appelé

ainsi que toutes les marchandises, munitions, armes, embarcations et autres choses qui se trouveront à bord du dit navire, de même que tout le gréement et tout l'équipement de celui-ci. L'assurance sur les marchandises commencera du moment qu'elles auront été chargées à bord du dit navire à

et finira du moment qu'elles seront arrivées à

et qu'elles y auront été débarquées et déchargées en sûreté. L'assurance sur le navire et sur ses munitions, son gréement, son équipement, etc., finira 24 heures après que le dit navire aura mouillé en toute sûreté dans son port de destination.

Et le navire en question pourra, au cours du voyage susdit, toucher à *tout port ou endroit quelconque* sans préjudice de l'assurance par les présentes effectuée. Le navire, etc., et les marchandises, etc., assurés par la présente police, dans la proportion de l'intérêt qu'y ont les assurés, sont et seront évalués à £ soit

La Compagnie s'engage à indemniser les assurés de toutes pertes qu'ils pourront souffrir sur mer relativement au dit navire, etc., et aux dites marchandises, au cours du voyage en question, à raison de coups de mer, de jets ou d'incendie, ou par le fait de navires de guerre, d'ennemis, de pirates, de corsaires, de voleurs, de porteurs de lettres de marque et de contremarque, ou par suite de surprise, de saisie, d'arrestation et d'entraves quelconques de la part des roi, des princes et des citoyens de quelque nation que ce soit, et aussi par suite de la baraterie du capitaine et des matelots, et de toute autre cause que ce soit. Et en cas d'accident ou de malheur, il sera loisible aux assurés, à leurs facteurs, serviteurs et ayants droit, de prendre toutes les mesures voulues pour recouvrer, sauver et préserver les dites marchandises et le dit navire, etc., en tout ou en partie, sans préjudice de l'assurance que couvre la présente police ; et la compagnie contribuera aux frais que cela entraînera dans la proportion du montant de l'assurance. Et il est expressément stipulé qu'aucune des démarches que feront les assurés pour recouvrer, sauver et préserver les choses assurées ne sera considérée comme une renonciation ou un asquiescement au délaissement. Et il est convenu par la dite compagnie que la présente police aura le même effet que tout contrat d'assurance passé jusqu'ici dans la rue Lombard, ou à la Bourse Royale ou ailleurs à Londres. Et la dite compagnie s'oblige envers les assurés, leurs exécuteurs, administrateurs et ayants droit, de remplir les engagements qu'elle prend par les présentes, et elle admet avoir reçu des assurés la prime exigible, savoir :—

EN FOI DE QUOI, nous, les assureurs, avons apposé nos signatures et inscrit les montants des assurances effectuées à Londres le 30 septembre 1889.

N. B.—La compagnie ne sera pas tenue de contribuer aux avaries en ce qui concerne les céréales, le poisson, la farine, les graines, le riz, les cuirs, les peaux et les mélasses, à moins qu'elles ne soient générales ou que le navire ne s'échoue, ne sombre ou ne brûle. Relativement au *sucre*, au tabac, au chanvre et au lin, la compagnie sera exempte de contribution aux avaries au-dessous de 5 livres par 100; à l'égard des autres marchandises et du navire lui-même, la compagnie ne contribuera pas aux avaries au-dessous de 3 livres par 100, à moins qu'elles ne soient générales ou que le navire ne s'échoue, ne sombre ou ne brûle.

(*En cas de dommages, il est recommandé qu'avis en soit donné à l'agent du bureau du Lloyd le plus rapproché.*)

Le navire pourra faire escale à tout port ou endroit quelconque, au cours de son voyage, pour quelque raison que ce soit, et aura toutes les libertés que comporteront les connaissements.

Les assureurs seront responsables des avaries que pourront subir les marchandises pendant qu'elles seront à bord des allèges servant à charger ou décharger le navire; pendant qu'elles seront transportées du magasin ou de la manufacture; pendant qu'elles seront en transit par chemin de fer ou autrement; pendant qu'elles seront en magasin ou sur quai en attendant leur expédition. Les assurés assument aussi tous les risques du transbordement de même que tous les risques auxquels les marchandises seront exposées jusqu'à ce qu'elles aient été déposées en sûreté dans le magasin du consignataire.

Les avaries générales seront payables suivant la coutume à l'étranger ou selon les règles de York-Anvers, lorsqu'elles seront compatibles avec le contrat d'affrétement.

L'assurance subsistera dans le cas de déviation dans le voyage moyennant une prime qui sera fixée entre les parties.

Les assureurs seront exempts de contribution aux avaries particulières à moins que le navire ou l'allège ne sombre, ne brûle, n'échoue, ou ne vienne en abordage avec un autre vaisseau, mais dans ce dernier cas il faudra que l'abordage ait été de nature à faire raisonnablement présumer qu'il a causé les dommages soufferts. Chaque allège sera considérée comme comportant une assurance séparée. Mais les assureurs seront tenus de payer le coût du débarquement, les droits de magasinage, les frais d'expédition et toutes les autres dépenses spéciales, s'il en est, et ils seront responsables des pertes partielles résultant du transbordement.

(No)

LLOYDS DE L'AMÉRIQUE DU NORD ET DE L'AMÉRIQUE DU SUD

WHIPPLE ET COMPAGNIE,

AGENTS DES ASSUREURS,

38 RUE LIBERTY, VILLE DE NEW-YORK.

REPRÉSENTANTS DES MAISONS, CORPORATIONS ET INDIVIDUS SOUSSIGNÉS.

Les soussignés assurent par les présentes le navire appelé ainsi que son équipement, son gréement, etc., depuis le jour de 18 à midi jusqu'au jour de 18 à midi.

Si le navire se trouve en voyage à l'expiration du terme susdit, les assurés pourront renouveler la police pour un, deux ou trois mois, au même taux de prime, pourvu que demande en soit faite aux agents avant l'expiration du premier terme. Cependant, l'assurance prendra fin 24 heures après que le navire aura mouillé en sûreté dans le premier port auquel il aura touché pendant le terme prorogé. Une prime *pro rata* sera remboursée pour chaque mois entier du terme prorogé qui n'aura pas été entamé si aucune réclamation n'est produite. Il est entendu que le navire n'ira pas dans les ports du continent d'Europe situés au nord de Hambourg, ni à l'est de Navarino, dans la Méditerrannée, tant que la présente police sera en vigueur ; ni dans les ports du continent d'Europe au nord d'Anvers, entre le 1er novembre et le 1er mars ; ni dans les ports des provinces de l'Amérique Britannique du Nord, excepté entre le 15 mai et le 15 août ; ni dans les ports des Indes Occidentales pendant les mois d'août et de septembre ; ni dans les ports et les parages du Texas, sauf Galveston ; ni dans les ports et parages étrangers du Golfe du Mexique ; ni dans les parages de la Barre d'Ocracoke ; ni dans les ports des Iles de Sel des Indes Occidentales ; ni dans les ports ou parages sur la côte occidentale d'Amérique, au nord de la rivière Columbia, pendant tout le temps que courra la présente police ; ni dans la rivière Min ; ni dans le détroit de Torrès. Chaque voyage sera sujet à des avaries séparées. Il est stipulé que le navire ne transportera pas de céréales en vrac, sauf des ports de New-York, Philadelphie, Baltimore et San-Francisco, et dans tous les cas la quantité ne devra pas exéder, en tonneaux de 2,240 livres, la moitié de la capacité enregistrée sous le pont du tonnage, et le chargement devra se faire sous la surveillance d'un inspecteur nommé par les agents à cette fin. Le navire ne devra pas aller prendre la mer avec des céréales en sacs ou en vrac à bord sans un certificat de l'inspecteur susdit attestant que le navire est chargé et équipé dans les conditions voulues pour son voyage projeté. Les assurés ne devront en aucun voyage charger le navire de plomb, de marbre, de houille et (ou) de fer, en tonneaux de 2,240, dans une proportion plus forte que la capacité enregistrée sous le pont du tonnage.

Et le dit navire pourra, au cours de son voyage, toucher à tout port ou endroit quelconque lorsqu'il y sera forcé par le mauvais temps ou un accident inévitable, sans préjudice de l'assurance couverte par la présente police. Le dit navire et son gréement, etc., sont évalués à

Montant de l'assurance,

$

Les assureurs s'engagent à indemniser les assurés de tous dommages que le dit navire pourra subir à raison de coups de mer, de jets, ou d'incendie, ou par le fait de navires de guerre, d'ennemis, de pirates, de corsaires, de voleurs, de porteurs de lettres de marque et de contremarque, ou par suite de surprise, de saisie, d'arrestation, ou d'entraves quelconques de la part du roi, des princes et des citoyens de quelque nation que ce soit, et aussi par suite de la baraterie du capitaine et des matelots ; en un mot, les assureurs seront responsables de tout ce qui tendra à endommager le dit navire en tout ou en partie. Et en cas de désastre, il sera loisible et nécessaire aux assurés, à leurs facteurs, serviteurs et ayants droit de prendre toutes les mesures voulues pour recouvrer, sauver et préserver le dit navire, en tout ou en partie, sans préjudice de l'assurance par les présentes effectuée ; les assureurs contribueront aux frais que cela entraînera en proportion du montant de l'assurance. Et aucune des démarches que feront les assurés pour recouvrer, sauver et préserver le dit navire, en cas de malheur, ne sera considérée comme un acquiescement ou une renonciation ou délaissement.

Les assureurs admettent avoir reçu la prime exigible, soit : .

Les assurés ne pourront rien réclamer pour pertes résultant de la capture, saisie, détention ou destruction du dit navire par une nation belligérante, ou par un officier civil ou militaire, ou par toute autre personne prétendant agir en leur nom et avec leur autorisation.

La preuve des pertes devra être authentiquée par l'agent des assureurs s'il y en a un à l'endroit où cette preuve sera faite.

Et dans le cas de perte, l'indemnité sera payée dans les 60 jours après preuve faite des dommages et de l'intérêt des réclamants dans le dit navire (en déduisant le montant du billet donné pour la prime s'il n'est pas payé), mais aucun dédommagement ne sera accordé pour perte partielle ou avarie particulière à moins que le chiffre des dommages ne s'élève à 5 pour 100. Il est stipulé que dans le cas où les assurés auraient obtenu une autre assurance sur le dit navire antérieurement à la date de la présente police, les assureurs ne seront responsables que de ce qui manquera dans l'assurance antérieure pour couvrir la valeur totale du dit navire ; et les assureurs rembourseront la prime sur la somme dont ils se trouveront exonérés en vertu de l'assurance antérieure. Et dans le cas où une autre assurance serait prise sur le dit navire subséquemment à la date de la présente police, les assureurs seront responsables pour toute la somme qu'ils auront prise à leur charge, sans avoir le droit de réclamer une contribution des assureurs subséquents, et ils pourront par conséquent retenir tout le montant de la prime par eux reçue comme si aucune assurance subséquente n'avait été affectuée. Les polices d'assurance émises sur le dit navire à la même date que la présente police seront considérées comme simultanées avec celle-ci ; et les assureurs ne seront tenus qu'à verser une contribution suivant le rapport de la somme prise à leur charge au montant total des assurances simultanées. Il est aussi stipulé que les assureurs ne seront pas obligés d'indemniser les assurés des frais, pertes et dommages qui pourront résulter de la saisie ou détention du dit navire à cause de commerce illicite ou prohibé ou de commerce d'articles de contrebande de guerre. Et il est en outre stipulé que dans le cas où une réclamation pour perte totale du navire serait produite, la seule base pour établir la valeur de celui-ci sera son évaluation dans la présente police ; et dans le cas où le navire ne serait pas estimé dans la police, on se basera sur sa valeur réelle dans son port d'attache au moment de la passation du présent contrat. Et enfin il est stipulé que si le dit navire, après une inspection régulière, était jugé impropre à la navigation ou incapable de poursuivre son voyage parce que sa charpente serait pourrie ou gâtée, les assureurs seront relevés des engagements qu'ils contractent par les présentes.

Prime,

$

Dans le cas de capture, saisie ou détention, les assurés ne devront délaisser le dit navire que lorsqu'il aura été condamné, et, même dans ce cas, que 90 jours après qu'avis de la condamnation aura été donné aux agents. Les assurés s'engagent à ne pas délaisser le dit navire en cas de blocus ; et ils consentent à ne pas exiger des assureurs le remboursement des dépenses pouvant résulter de capture, saisie, détention ou blocus ; mais en cas de blocus, ils pourront diriger le dit navire vers un port ouvert et terminer là le voyage.

Il est entendu que le dit navire n'ira dans aucun port des îles de Guano et qu'il ne sera pas chargé de chaux sous le pont.

Dans le cas de perte ou de dommage, une déduction d'un tiers sur le coût des réparations ou des renouvellements sera faite, après soustraction de la valeur des vieux matériaux, sauf à l'égard des ancres et du doublage en cuivre ou autre métal ; une déduction d'un quarantième sur le coût de la réparation ou du renouvellement du doublage en métal, en tout ou en partie (après soustraction préalable de la valeur du vieux métal et des vieux clous), sera faite pour chaque mois depuis l'époque où le navire aura été doublé en dernier lieu jusqu'à l'expiration du terme de 40 mois ; après ce terme, les frais de la réparation ou du renouvellement du doublage seront entièrement supporté par les assurés. Si une réclamation pour perte technique totale est produite, des déductions semblables seront faites sur l'estimation du coût des réparations, et à moins que le chiffre de l'estimation ne s'élève à plus de la moitié de la valeur du navire après ces déductions faites, la perte sera considérée comme partielle seulement.

Si le voyage susdit commence et se termine avant la date de la présente police, la prime ne sera pas remboursée.

Dans tous les cas de remboursement de prime, en tout ou en partie, *un demi pour cent* sur le montant de l'assurance sera retenu par les assureurs.

Et les maisons, corporations et individus susdits promettent par les présentes, séparément et non pas solidairement, et non pas les uns pour les autres, en leur nom et au nom de leurs exécuteurs et administrateurs respectifs, de remplir fidèlement les engagements qu'ils contractent par la présente police, et ils se rendent responsable chacun pour sa part du montant total de l'assurance effectuée comme susdit ainsi que pour sa proportion de toutes les sommes additionnelles qui pourront être inscrites au dos du présent contrat par les dits agents seulement.

($..............................)... Dollars

En foi de quoi: Les dits assureurs ont apposé aux présentes leurs signatures respectives et inscrit ci-après les montants des assurances effectuées par eux séparément, par l'entremise de leurs agents susdits, en la ville de New-York, ce jour de 18

Francis C. Travers,	Travers, Frères et Cie,	New York.
Joshua Piza,	Piza, Nephews et Cie,	do
J. J. Lindo,	do do	do
J. Dobson Good,	Valentine, Frères,	do
Charles H. Green,	Prés. Hektograph Mfg. Co.,	do
Herman Knubel,	Sec. Columbia Nav. & Com. Co.,	do
J. Ferro,	25 rue William,	do
John T. Fenlon,	Avocat,	do
William H. Hurst,	Prés. Stock Quotation Tel. Co.,	do
David F. Casey,	Whipple et Cie,	do
J. L. Parraga,	do	do
Frederick Fuchs,	Pharmacien,	do
MM. Anthony et Chew,	Dispacheurs,	do
Carlos M. Pontheir,	MM. Samper et Jimenez,	do
Ludw. B. Goldhorn,	56 rue Beaver,	do
Isaac Brandon,	Isaac Brandon et Frères,	do
Chester C. Munroe,	Hoadley et Cie.,	do
James W. Eder,	123 Ouest 80ème rue,	do
Fred Valentine,	Valentine, frères, 1244 Broadway,	do
Albert Fuentes,	do do do	do
Wm. P. Ferguson,	Sec. Amer'n Forcite Powder Mfg. Co.,	do
Rafael E. Parraga,	Parraga, Frères,	do
James Walsh,	Banquier,	do
James P. Silo,	Encanteur,	do
Felix F. Marache,	52 Place de la Bourse,	do
George F. Holton,	Eastern Steamship Co.,	do
F. R. Whipple,	Whipple et Cie,	do
Juan F. Merino,	285 avenue Stuyvesant, Brooklyn,	do
Chas. E. Parker,	Dispacheur et estimateur,	do
C. S. Parker,	do do	do

No. ....

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE MARITIME UNIVERSELLE.

IE SAINT-JEAN, NOJVEAU-BRUNSWICK (À RESPONSABILITÉ LIMITÉE.)

(*Constituée en corporation par la législature du Nouveau-Brunswick en l'an* 1890.)

PROVINCIAL.

La présente police fait foi que la COMPAGNIE D'ASSURANCE MARITIME UNIVERSELLE DE SAINT-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK (À RESPONSABILITÉ LIMITÉE) s'est chargée d'assurer, etc., etc.

....

....

....

Montant de l'assurance.

....

Si le navire se trouve en voyage à l'expiration du terme susdit, les assurés pourront renouveler la police pour un, deux ou trois mois, au même taux de prime, pourvu que demande en soit faite aux agents avant l'expiration du premier terme. Cependant, l'assurance prendra fin 24 heures après que le navire aura mouillé en sûreté dans le premier port auquel il aura touché pendant le terme prorogé. Une prime *pro rata* sera remboursée pour chaque mois entier du terme prorogé qui n'aura pas été entamé si aucune réclamation n'est produite.

ET si l'assurance est effectuée pour un voyage spécial, elle se continuera quant au navire jusqu'à ce qu'il soit arrivé à son port de destination et prendra fin 24 heures après qu'il y aura mouillé en sûreté ; quant aux marchandises, l'assurance prendra fin du moment qu'elles auront été débarquées.

ET le dit navire pourra, au cours de son voyage, toucher à tout endroit quelconque s'il y est forcé par le mauvais temps ou par un accident inévitable, sans préjudice de l'assurance couverte par la présente police. Les marchandises par les présentes assurées sont estimées à la valeur réelle de la cargaison à bord au moment de la perte, et le dit navire est évalué à

$ ______________

....

La compagnie s'engage à indemniser les assureurs de toutes les pertes qu'ils pourront souffrir en mer au cours du voyage projeté, relativement aux choses assurées, par suite de coups de mer, d'incendie, de la baraterie des matelots (mais non du capitaine) et de toute autre cause que ce soit, sauf les restrictions que comportent les clauses de la présente police. Il est entendu que la compagnie ne sera pas tenue de dédommager les assurés des pertes résultant de la capture, saisie, détention ou destruction du navire par une nation belligérante, ou par un officier civil ou militaire, ou par toute autre personne prétendant agir en leur nom et avec leur autorisation. Les assureurs ne pourront rien réclamer de la compagnie pour dommages subis par suite de la capture, saisie ou détention du navire, ou de toute tentative dans ce cas, à cause de commerce illicite ou prohibé ou de commerce d'articles de contrebande de guerre. La compagnie ne sera responsable d'aucune perte partielle ou avarie particulière en ce qui concerne le navire (sauf dans les cas d'abordage) à moins que les dommages ne s'élèvent à $500 net si le navire est évalué à $10,000 ou moins, et à 5 pour 100 net de l'estimation fixée dans la présente police si le navire est évalué à plus que cela ; relativement aux marchandises et aux choses autres que le navire, la compagnie ne sera pas tenue de contribuer aux avaries particulières, à moins qu'elles ne soient causées par le naufrage, l'échouement ou l'incendie du navire ou par son abordage avec un autre vaisseau, et qu'elles ne se montent à 5 pour 100 net ; non compris dans aucun cas les dépenses faites pour vérifier et prouver les pertes. Les assureurs n'auront pas droit de réclamer quoi que ce soit pour la perte de fret sur la glace ou la chaux, à moins que l'entière quantité expédiée n'ait été détruite par suite du naufrage, de l'échoue-

Navire évalué à

ment ou de l'incendie du navire ; ni pour la perte de glace en avarie générale, à moins qu'elle n'ait été occasionnée par le jet à la mer ; et dans tous les cas de perte par suite de jet à la mer, ou de sacrifice dans l'intérêt commun ou d'acte d'avarie genérale, la compagnie ne sera tenue d'indemniser les assurés que jusqu'à concurrence de la contribution fixée sur les choses assurées par la présente police et qu'en proportion du montant de l'assurance, (sauf lorsque la valeur contributive en avarie générale excédera le montant de la présente police ; et la compagnie ne sera pas obligée de contribuer aux avaries dans le cas de jet à la mer des marchandises placées sur le pont. Lorsqu'une réclamation pour perte ou dommage aura été produite, il sera déduit sur le coût du doublage en métal et du calfatage sous le doublage et sur les frais de la mise en bassin, tout d'abord la valeur du vieux métal et des vieux clous, puis sur le reste 2½ pour 100 pour chaque mois depuis l'époque où le doublage aura été posé, et lorsqu'il y aura 40 mois qu'il aura été posé, les frais des réparations qu'il nécessitera seront entièrement à la charge des assurés ; et sur le coût de toutes les autres réparations (y compris la mise en bassin et les dépenses incidentes), sauf à l'égard des ancres, il sera déduit un tiers. Chaque voyage sera sujet à des avaries réparées. Et il est entendu que les assureurs n'auront pas droit de faire une réclamation pour la perte totale soit du navire ou du fret parce que l'estimation des réparations au navire excédera la valeur de celui-ci ou l'évaluation fixée dans la présente police, et qu'ils ne pourront dans aucunes circonstances délaisser le navire ou le fret, pourvu que le navire reste *in specie* ; à moins que le montant que les assureurs du navire seraient tenus de payer (non compris les frais relatifs aux avaries générales, et les dépenses nécessaires pour remettre à flot le navire submergé ou échoué et le conduire dans un port, ainsi que le coût des réparations pour cause de vétusté) en vertu d'un dispache, comme dans un cas de perte partielle (après avoir fait toutes les déductions ordinaires comme susdit) n'excède la moitié de la valeur du navire telle que portée dans la présente police ; et dans le cas où le navire ne serait pas évalué dans la présente police, le montant le plus élevé auquel il sera estimé dans une autre police quelconque servira de base pour établir la perte totale technique du fret, mais si ce montant est au-dessous de $30 par tonneau enregistré ou s'il n'y a pas d'assurance sur le navire, le chiffre de $30 par tonneau sera adopté. Et dans aucun cas les assurés ne seront recevables à demander une indemnité pour perte totale du fret lorsque la cargaison pourra être expédiée à moins de la moitié du fret primitif, et ils n'auront pas droit de réclamer de dédommagement pour perte du fret sur des marchandises qu'ils auront été chargés de transporter mais qui ne se trouveront pas à bord, à moins que le navire lui-même ne périsse complètement dans quelqu'une des circonstances prévues dans la présente police. Il est entendu que les assureurs n'auront pas le droit de produire une réclamation pour perte totale du fret sur des marchandises périssables de leur propre nature ni de délaisser celles-ci, à moins que le navire qui portera ces marchandises ne se perde tout à fait (en réalité ou techniquement parlant), ou que les marchandises elles-mêmes ne soient complètement détruites par suite de l'échouement, du naufrage ou de l'incendie du navire, ou de son abordage avec un autre vaisseau. Il est stipulé que les polices de voyage sur le fret commenceront à avoir effet à l'arrivée du navire au premier port spécifié, s'il est sur lest, ou aussitôt que la cargaison d'entrée aura été débarquée dans le dit port, et pas avant si le navire est frété, et prendront fin aux ports de destination proportionnellement à chaque étape du voyage parcourue. Et en cas d'accident ou de malheur, *il sera loisible et nécessaire* aux *assurés*, à leurs facteurs, serviteurs et ayants droit, de prendre toutes les mesures voulues pour recouvrer, sauver et préserver les choses assurées, en tout ou en partie, sans préjudice de l'assurance que couvre la présente police ; la compagnie devra contribuer aux frais que cela entraînera selon le rapport du montant de l'assurance à toute la somme en risque ; et aucune des démarches que feront les assurés ou la compagnie dans ce sens ne devra être considérée comme un acquiescement ou une renonciation au délaissement. La compagnie reconnaît avoir reçu la prime exigible sur la présente police, savoir :

Prime.

$ ____________

Police, 1.00

....

SONT INTERDITS le fleuve et le golfe Saint-Laurent, les ports de Terreneuve, le détroit de Northumberland, le Cap-Breton (sauf Sydney), les mers Noire et Baltique entre le 1er octobre et le 1er mai, toutes les îles de Guano ou de Phosphate (sauf celles du Pérou), les ports du Groënland, les ports d'Alaska, la mer Arctique, les ports du Mexique et les parages du golfe du Mexique. Le navire ne devra pas être chargé (les voyages de cabotage dans les ports des Etats-Unis sur l'Atlantique exceptés) de grains en grenier dans une proportion plus forte que la moitié de son tonnage enregistré, sauf dans les ports de Baltimore, Philadelphie, New-York, Boston, Portland (Maine) et Montréal du 1er mai au 1er septembre ; il ne devra pas non plus être chargé de chaux ; il ne devra pas enfin être chargé de minerai ou de roches phosphatées dans une proportion plus forte que la moitié de son tonnage enregistré.

$ ____________

ET en cas de pertes, l'agent de la compagnie, ou lorsqu'il n'y en aura pas dans les environs, l'agent du Bureau National des Assureurs Maritimes ou bien l'agent du Bureau des Assureurs Maritimes de Boston, devra être représenté lors de l'inspection s'il y en a une à ou près l'endroit où le sinistre aura eu lieu ou dans lequel les réparations seront faites, et tous comptes pour réparations ou dépenses devront être approuvés par lui. L'indemnité sera payée dans les 60 jours après

que la compagnie aura reçu la preuve et le dispache des pertes ainsi que la preuve de l'intérêt des réclamants dans les choses assurées, déduction faite du montant du billet couvrant la prime sans escompte, s'il n'est pas payé, et de toutes sommes dues à la compagnie par les assurés au moment où leur créance sera exigible ; le paiement de toutes sommes à devenir dues devra au préalable être effectué ou garanti à la satisfaction du président et des directeurs, qui alloueront l'intérêt sur toutes rentrées de fonds avant échéance. Et il est entendu que lorsque la prime n'aura pas été payée ou qu'un billet aura été donné pour la couvrir, la compagnie aura le droit d'annuler la police et de percevoir la proportion de la prime qui aura été gagnée si la personne tenue de payer la dite prime ou le souscripteur ou l'endosseur du billet tombe en banqueroute ou devient insolvable. Et il est en outre stipulé que toutes indemnités en vertu de la présente police devront, sous peine de déchéance absolue, être réclamées par les intéressés dans l'année à compter de la date où les dommages auront été subis et que toutes poursuites de ce chef devront, sous la même peine, être intentées par des réclamants devant la cour suprême de Sa Majesté, à Saint-Jean, N.-B. Il est stipulé que dans le cas où les assurés auraient obtenu une autre assurance sur les choses assurées antérieurement à la date de la présente police, la compagnie ne sera responsable que de ce qui manquera dans l'assurance antérieure pour couvrir la valeur totale des choses assurées, et la compagnie remboursera la prime sur la somme dont elle se trouvera exonérée en vertu de l'assurance antérieure. Et dans le cas où une assurance serait prise sur les choses assurées subséquemment à la date de la présente police, la compagnie sera responsable pour toute la somme qu'elle aura prise à sa charge, sans avoir le droit de réclamer une contribution des assureurs subséquents, et ils pourront par conséquent retenir tout le montant de la prime par eux reçue comme si aucune assurance subséquente n'avait été effectuée. Les polices d'assurance émises sur les choses assurées à la même date que la présente police seront considérées comme simultanées avec celle-ci ; et la compagnie ne sera tenue qu'à verser une contribution suivant le rapport de la somme prise à sa charge au montant total des assurances simultanées. Il est entendu que si l'intérêt assuré par la présente police ne consiste qu'en une hypothèque, sur paiement du montant des pertes subies les droits et titres du créancier hypothécaire se trouveront dévolus par subrogation à la compagnie. Il est stipulé que l'assurance effectuée par les présentes deviendra nulle dans le cas où la présente police ou l'intérêt qu'elle assure serait vendu, cédé, transféré, hypothéqué ou engagé sans le consentement par écrit de la Compagnie. Il est aussi stipulé que les assurés ne devront pas délaisser les choses assurées dans le cas où le port de destination serait bloqué ou devenu peu sûr, et que la compagnie sera exempte de toute contribution aux frais qui pourraient être occasionnés par cela ; mais dans ce cas, le navire sera libre de se rendre dans un autre port et terminer là son voyage, ou bien d'attendre pendant un temps raisonnable que le blocus de son port de destination soit levé. Il est en outre stipulé que si, après une inspection régulière, le navire était jugé en mauvais état ou incapable de poursuivre son voyage parce que sa charpente serait pourrie ou gâtée, la compagnie sera relevée des engagements qu'elle prend par le présent contrat. Si le voyage susdit commence et finit avant la date de la présente police la prime ne sera pas remboursée.

Il est entendu que la compagnie ne sera dans aucun cas responsable des dommages causés à un autre navire ou à sa cargaison par suite d'abordage avec le navire par les présentes assurés.

LE NAVIRE devra être en bon état au moment de partir pour le voyage ci-dessus mentionné et au commencement de chaque voyage subséquent qu'il fera pendant tout le temps que la présente police sera en vigueur.

LA COMPAGNIE ne sera pas responsable des gages ou provisions, sauf en avarie générale lorsque la chose sera d'usage et légale au port de destination.

AUCUN AGENT de la compagnie n'est autorisé à changer les stipulations que renferme la présente police.

EN FOI DE QUOI, le président de la COMPAGNIE D'ASSURANCE MARITIME UNIVERSELLE DE SAINT-JEAN, N.-B. (à responsabilité limitée) a apposé sa signature aux présentes et les a fait contresigner par le gérant général de la dite compagnie, à son bureau, à Saint-Jean, N.-B., ce jour de mil huit cent quatre-vingt-dix.

.... *Président.*

.... *Gérant général.*

N°..................

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE UNION,

BANGOR, ME.

La dite compagnie s'engage par les presentes à assurer, etc.

Montant de l'assurance.

$

Si le navire se trouve en voyage à l'expiration du terme susdit, les assurés pourront renouveler la police pour un, deux ou trois mois, au même taux de prime, pourvu que demande en soit faite à la compagnie avant l'expiration du premier terme. Cependant, l'assurance prendra fin 24 heures après que le navire aura mouillé en sûreté dans le premier port auquel il aura touché pendant le terme prolongé. Une prime *pro rata* sera remboursée pour chaque mois entier du terme prorogé qui n'aura pas été entamé si aucune réclamation n'est produite ; et si l'assurance est effectuée pour un voyage spécial, elle se continuera quant au navire jusqu'à ce qu'il soit arrivé à son port de destination et prendra fin 24 heures après qu'il y aura mouillé en sûreté : quant aux marchandises, l'assurance prendra fin du moment qu'elles aurcnt été débarquées.

Et le dit navire pourra, au cours de son voyage, toucher à tout port ou endroit quelconque s'il y est forcé par le mauvais temps ou par un accident inévitable, sans préjudice de l'assurance couverte par la présente police. Les marchandises par les présentes assurées sont estimées à la valeur réelle de la cargaison à bord au moment de la perte, et le dit navire est évalué à

LA COMPAGNIE s'engage à indemniser les assureurs de toutes les pertes qu'ils pourront souffrir en mer au cours du voyage projeté, relativement aux choses assurées, par suite de coups de mer, d'incendie, de la baraterie des matelots (mais non du capitaine) et de toute autre cause que ce soit, sauf les restrictions que comportent les clauses de la présente police. Il est entendu que la compagnie ne sera pas tenue de dédommager les assurés des pertes résultant de la capture, saisie, détention ou destruction du navire par une nation belligérante, ou par un officier civil ou militaire, ou par toute autre personne prétendant agir en leur nom et avec leur autorisation. Les assureurs ne pourront rien réclamer de la compagnie pour dommages subis par suite de la capture, saisie ou détention du navire, ou de toute tentative dans ce cas, à cause de commerce illicite ou prohibé ou commerce d'articles de contrebande de guerre. La compagnie ne sera responsable d'aucune perte partielle ou avarie particulière en ce qui concerne le navire (sauf dans les cas d'abordage), à moins que les dommages ne s'élèvent à $500 net si le navire est évalué à $10,000 ou moins, et à 5 pour 100 net de l'estimation fixée dans la présente police si le navire est évalué à plus que cela ; relativement aux marchandises et aux choses autres que le navire, la compagnie ne sera pas tenue de contribuer aux avaries particulières, à moins qu'elles ne soient causées par le naufrage, l'échouement ou l'incendie du navire, ou par son abordage avec un autre vaisseau, et qu'elles ne se montent à 5 pour 100 ; non compris dans aucun cas les dépenses faites pour vérifier et prouver les pertes. Les assureurs n'auront pas droit de réclamer quoi que ce soit pour la perte de fret sur la glace ou la chaux, à moins que l'entière quantité expédiée n'ait été détruite par suite du naufrage, de l'échouement ou de l'incendie du navire ; ni pour la perte de glace en avarie générale, à moins qu'elle n'ait été occasionnée par le jet à la mer ; et dans tous les cas de perte par suite de jet à la mer, ou de sacrifice dans l'intérêt commun ou d'acte d'avarie générale, la compagnie ne sera tenue d'indemniser les assurés que jusqu'à concurrence de la contribution fixée sur les choses assurées par la présente police, et qu'en proportion du montant de l'assurance (sauf lorsque la valeur contributive en avarie générale excédera le montant de la présente police) ; et la compagnie ne sera pas obligée de contribuer aux avaries dans le cas de jet à la mer des marchandises placées sur le pont. Lorsqu'une réclamation pour perte ou dommage aura été produite, il sera déduit sur le coût du doublage en métal et du calfatage sous le doublage et sur les frais de la mise en bassin, tout d'abord la valeur du vieux métal et des vieux clous, puis sur le reste $2\frac{1}{2}$ pour 100 pour chaque mois depuis l'époque où le doublage aura été posé, et lorsqu'il y aura 40 mois qu'il aura été posé, les frais de réparations qu'il nécessitera seront entièrement à la charge des assurés ; et si le navire est à coque simple, la même règle s'appliquera à la mise en bassin et au calfatage ; et sur le coup de toutes les autres réparations (y compris la mise en bassin et les dépenses incidentes), sauf à l'égard des ancres, il sera déduit un tiers. Chaque voyage sera sujet à des avaries séparées. Et il est entendu que les assureurs n'auront pas droit de faire une réclamation pour la perte totale soit du navire ou du fret, parce que l'estimation des réparations au navire excédera la valeur de celui-ci ou l'évaluation fixée dans la présente police, et qu'ils ne pourront dans aucunes circonstances délaisser le navire ou le fret, pourvu que le navire reste *in specie* ; à moins que le montant que les assureurs du navire seraient tenus de payer (non compris les frais relatifs aux avaries générales et les dépenses nécessaires pour remettre à flot le navire submergé ou échoué et le con-

duire dans un port ainsi que le coût des réparations pour cause de vétusté) en vertu d'un dispache, comme dans un cas de perte partielle (après avoir fait toutes les déductions ordinaires comme susdit), n'excède la moitié de la valeur du navire telle que portée dans la présente police ; et dans le cas où le navire ne serait pas évalué dans la présente police, le montant le plus élevé auquel il sera estimé dans une autre police quelconque servira de base pour établir la perte totale technique du fret.

Et dans aucun cas les assurés ne seront recevables à demander une indemnité pour perte totale du fret lorsque la cargaison pourra être expédiée à moins de la moitié du fret primitif, et ils n'auront pas droit de réclamer de dédommagement pour perte du fret sur des mrrchandises qu'ils auront été chargés de transporter mais qui ne se trouveront pas à bord, à moins que le navire lui-même ne périsse complètement dans quelqu'une des circonstances prévues dans la présente police. Il est entendu que les assureurs n'auront pas le droit de produire une réclamation pour perte totale du fret sur des marchandises de leur propre nature ni de délaisser celles-ci, à moins que le navire qui portera ces marchandises ne se perde tout à fait (en réalité ou techniquement parlant) dans quelqu'une des circonstances prévues dans la présente police ou que les marchandises elles-mêmes ne soient complètement détruites par suite de l'échouement, du naufrage ou de l'incendie du navire ou de son abordage avec un autre vaisseau. Il est stipulé que les polices de voyage sur le fret commenceront à avoir effet à l'arrivée du navire au premier port spécifié, s'il est sur lest, ou aussitôt que la cargaison d'entrée aura été débarquée dans le dit port, et pas avant si le navire est frété, et prendront fin aux ports de destination proportionnellement à chaque étape du voyage parcouru. Et en cas d'accident ou de malheur, il *sera loisible et nécessaire* aux *assurés*, à leurs facteurs, serviteurs et ayants droit, de prendre toutes les mesures voulues pour recouvrer, sauver et préserver les choses assurées, en tout ou en partie, sans préjudice de l'assurance que couvre la présente police ; la compagnie devra contribuer aux frais que cela entraînera selon le rapport du montant de l'assurance à toute la somme en risque ; et aucune des démarches que feront les assurés ou la compagnie dans ce sens ne devra être considérée comme un acquiescement on une renonciation au délaissement. La compagnie reconnaît avoir reçue la prime exigible sur la présente police, savoir :

SONT INTERDITS le fleuve et le golfe Saint-Laurent (une ligne tirée du Cap Nord ou Cap-Ray et à travers le détroit de Canso jusqu'à son entrée septentrionale sera considérée comme la limite du golfe Saint-Laurent du côté de la mer) ; le Cap-Breton (sauf Sydney) et les mers Noire et Baltique entre le 1er novembre et le 10 mai ; les îles de Guano et de Phosphates (excepté celles du Pérou) ; les ports du Groënland et le golfe de Campêche. Le navire ne devra pas être chargé (les voyages de cabotage sur la côte de l'Atlantique) de grains en grenier dans une proportion plus forte que la moitié de son tonnage enregistré, sauf dans les ports de Baltimore, Philadelphie, New-York, Boston, Portland (Maine) et Montréal, du 15 mai au 1er septembre, lorsque le chargement se fera sous la surveillance d'un inspecteur ; il ne devra pas non plus être chargé de roches phosphatées ou de minerai de fer dans une proportion plus forte que la moitié de son tonnage enregistré.

Et en cas de pertes, l'agent de la compagnie, ou s'il n'y en a pas dans les environs, l'agent du Bureau National des Assureurs Maritimes devra être représenté lors de l'inspection s'il y en a une à ou près l'endroit où le sinistre aura eu lieu ou dans lequel les réparations seront faites, et tous comptes pour réparations ou dépenses devront être approuvés par lui. L'indemnité sera payée dans les 60 jours après que la compagnie aura reçu la preuve et le dispache des pertes ainsi que la preuve de l'intérêt des réclamants dans les choses assurées, déduction faite du montant du billet couvrant la prime sans escompte, s'il n'est pas payé, et de toutes sommes dues à la compagnie par les assurés au moment où leur créance sera exigible ; le paiement de toutes sommes à devenir dues devra au préalable être effectué ou garanti à la satisfaction du président et des directeurs, qui alloueront l'intérêt sur toutes rentrées de fonds avant échéance. Et il est entendu que lorsque la prime sur la présente police n'aura pas été acquittée ou qu'un billet aura été donné pour le couvrir, la compagnie pourra annuler la police en tout temps si le billet n'est pas honoré à son échéance ou si la personne tenue de payer la prime ou le souscripteur ou l'endosseur du billet tombe en banqueroute ou devient insolvable ; et un avis transmis par le malle aux assurés ou aux cessionnaires de l'assurance sera considéré comme une annulation, et à partir de la date où l'avis en question aura été expédié, la présente police sera absolument nulle ; mais la proportion de la prime ou du billet donné pour la couvrir qui aura été gagnée jusqu'à la date de cette annulation deviendra immédiatement due et exigible. Et il est en outre stipulé que toutes indemnités, en vertu de la présente police, devront, sous peine de déchéance absolue, être réclamées par les intéressés dans l'année à compter de la date où les dommages auront été subis et que toutes poursuites de ce chef devront, sous la même peine, être intentées par les réclamants devant la cour suprême de Sa Majesté, à Saint-Jean, N.-B. Il est entendu que si l'intérêt assuré par la présente police ne consiste qu'en une hypothèque, sur paiement du montant des pertes subies les droits et titres du créancier hypothécaire se trouveront dévolus par subrogation à la compagnie. Il est stipulé que l'assurance effectuée par les présentes deviendra nulle dans le cas où la présente police ou l'intérêt qu'elle assure serait vendu, cédé, transféré, hypothéqué ou engagé sans le consentement par écrit de la compagnie. Il est aussi

Prime.

$ ____________

Police, 1.00

$

stipulé que les assurés ne devront pas délaisser les choses assurées dans le cas où le port de destination serait bloqué ou devenu peu sûr et que la compagnie sera exempte de toute contribution aux frais qui pourraient être occasionnés par cela ; mais dans ce cas, le navire sera libre de se rendre dans un autre port et terminer là son voyage, ou bien d'attendre pendant un temps raisonnable que le blocus de son port de destination soit levé. Il est en outre stipulé que si, après une inspection régulière, le navire était jugé en mauvais état ou incapable de poursuivre son voyage parce que sa charpente serait pourrie ou gâtée, la compagnie serait relevée des engagements qu'elle prend par le présent contrat. Si le voyage susdit commence et finit avant la date de la présente police, la prime ne sera pas remboursée.

Le navire devra être en bon état au moment de partir pour le voyage ci-dessus mentionné et au commencement de chaque voyage subséquent qu'il fera pendant tout le temps que la présente police sera en vigueur.

La compagnie ne sera pas responsable des gages ou provisions, sauf en avarie générale lorsque la chose sera d'usage et légale au port de destination.

AUCUN AGENT DE LA COMPAGNIE N'EST AUTORISÉ À CHANGER LES STIPULATIONS QUE RENFERME LA PRESENTE POLICE.

EN FOI DE QUOI, le président de la COMPAGNIE D'ASSURANCE UNION a apposé sa signature aux présentes et les a fait contresigner par le secrétaire de la dite compagnie, à son bureau, à Bangor, ce jour de 1890.

....*Président.*

..............................*Secrétaire.*

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE UNION consent par les présentes que l'intérêt de..dans la présente police, avec toutes les conditions et restrictions que celle-ci comprend, soit transféré à...... ....

DATÉ.............. ....1890.

....

POUR VALEUR REÇUE,.. ....transfert et cède à............ tous ses droits et intérêts dans la présente police.

Signé, scellé et délivré en présence de ....

PORT DE CARDIFF.

MM. C. H. JONES ET CIE,
Agents du *Curlew*, Reg. 306.

....Parti le 27, 12, '94.

A la COMMISSION DE PILOTAGE DE CARDIFF.

Droits de pilotage:

Entrée.	£ s. d.	Sortie.	£ s. d.
..........................A Cardiff		Du bassin à la rade..................	1 1
De la rade au bassin..................		Du bassin à..........................	
Jours supplémentaires................		Jours supplémentaires................	
Marées supplémentaires..............		Marées supplémentaires..............	
		....	
	£		£

Total, £ 1 1 0

Aucun reçu ne devra être donné sur ce compte.

PORT DE CARDIFF.

MM...

Agents du *Curlew*, Reg. 306.

Arrivé le 30, 11, '94. Parti ....

A la COMMISSION DE PILOTAGE DE CARDIFF.

Droits de pilotage:

Entrée.	£ s. d.	Sortie.	£ s. d.
..........................A Cardiff		Du bassin à la rade..................	
De la rade au bassin..................	1 1	Du bassin à..........................	
Jours supplémentaires................		Jours supplémentaires................	
Marées supplémentaires..............		Marées supplémentaires..............	
		....	
	£		£

Total, £ 1 1 0

Aucun reçu ne devra être donné sur ce compte.

THOMAS EVANS,
Percepteur des droits de pilotage.

DOUANE, CANADA.

SAINT-JEAN, 18 février 1895.

Je certifie par les présentes que ce qui suit est un relevé exact du nombre et du tonnage des navires qui se trouvaient inscrits dans les registres de Saint-Jean, N.-B., à la fin de chaque année de 1876 à 1894.

Année.	Nombre de navires.	Tonneaux.
1876	805	280,073
1877	776	279,616
1878	755	276,016
1879	737	279,746
1880	700	275,879
1881	684	270,186
1882	654	245,325
1883	683	255,607
1884	677	251,136
1885	657	233,947
1886	635	216,959
1887	616	204,256
1888	601	193,254
1889	595	179,740
1890	581	176,159
1891	572	163,222
1892	560	155,221
1893	522	131,909
1894	488	111,888

J. R. RUEL,
Registrateur, etc.

Port de Saint-Jean, N.-B. Année finissant le 30 juin 1893.

Arrivées.				Départs.			
Sous quel pavillon.	Nombre.	Tonneaux.	Equipage.	Sous quel pavillon.	Nombre.	Tonneaux.	Equipage.
Britann. (ou long cours)	1,422	264,108	9,367	Britannique	1,517	249,512	8,993
Des Etats-Unis	411	259,786	10,529	Des Etats-Unis	442	265,848	10,513
Norvégien et scandinav.	14	14,535	213	Norvégien et scandinav.	14	13,871	205
Autrichien	4	2,411	62	Autrichien	4	3,245	57
Espagnol	8	12,487	282	Espagnol	9	13,810	303
Russe	1	598	14	Russe	1	598	14
Italien	11	8,107	147	Italien	11	7,420	137
Total	1,871	562,032	20,614	Total	1,998	554,304	20,222

Année finissant le 30 juin 1875..........1,131 377,614...... ...1,157 450,516

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la classe des navires qui se trouvaient inscrits dans le registre de la province du Nouveau-Brunswick à la date du 31 décembre 1894.

	Nav. à 3 mâts carrés.	Barques.	Barquentines.	Bricks.	Brigantins.	Goélettes.	Bateaux à eau.	Sloops.	Steamers.	Total.
Saint-Jean.....	20	44	10	1	13	270	64	3	63	488
Richiboucton ..	....	3	....	....	....	12	....	....	3	18
Moncton	....	1	1	....	....	13	....	....	1	16
Sackville	....	1	....	....	1	8	....	....	2	12
Dorchester.....	1	3	1	....	1	3	....	....	....	9
Chatham........	....	5	....	....	2	287	....	1	31	326
Saint-André. ..	....	1	....	....	....	128	....	6	5	140
Totaux.. ..	21	58	12	1	17	721	64	10	105	1,003

TONNAGE.

	Nav. à 3 mâts carrés.	Barques.	Barquentines.	Bricks.	Brigantins.	Goélettes.	Bateaux à eau.	Sloops.	Steamers.	Total.
Saint-Jean.....	29,187	41,010	4,171	324	3,860	24,852	3,913	59	4,512	111,888
Richiboucton ..	....	2,390	....	....	....	394	....	....	61	2,845
Moncton	....	947	499	....	....	1,152	....	....	2	2,600
Sackville	....	438	....	....	198	552	....	....	41	1,229
Dorchester.....	1,763	2,213	415	....	164	366	....	....	....	4,921
Chatham	....	3,498	....	....	247	4,673	....	28	926	9,372
Saint-André. ..	....	404	....	....	....	2,911	....	98	73	3,486
Totaux. ...	30,950	50,900	5,085	324	4,469	34,900	3,913	185	5,615	136,341

STEAMERS.

DROITS DE PILOTAGE DANS LES PORTS DU ROYAUME-UNI.

Port où les steamers paient 20 *pour* 100 *de moins que les voiliers :—*

Gloucester.

Ports où les steamers paient 25 *pour* 100 *de moins que les voiliers :—*

Aberdeen, Barrow-in-Furness, Beaumaris, Bridgewater, Cowes, Dartmouth, Colchester, Falmouth, Fleetwood, Holyhead, Ipswich, Londres, Maldon, Neath, Porthcawl Harbour, Portsmouth, Southampton, Truro, Woodbridge, Wexford, Yarmouth.

Port où les steamers paient 30 *pour* 100 *de moins que les voiliers :—*

Arbroath.

Ports où les steamers paient 50 *pour* 100 *de moins que les voiliers :—*

Bellina, Belfast.

A Port-Rush, les steamers de toutes dimensions ne paient que 15s. chaque fois qu'ils visitent le port.

NOTE.

Dans tous les autres ports du Royaume-Uni les steamers et les voiliers sont soumis exactement aux mêmes droits de pilotage.

ROYAUME-UNI.

Nombre des navires qui sont allés dans les ports où le pilotage est facultatif.

Ports.	Année.	Nombre de navires.	Ports.	Année.	Nombre de navires.
Aberdeen	1876	3,194	Maryport	1880	2,220
Aberystwith	1875	544	Montrose	1875	751
Alloa	1879	1,273	Neath	...	...
Arbroath	1879	401	Newcastle-sur-Tyne	...	...
Ardrossan	1879	4,187	Newhaven	1879	1,972
Ayr	1879	2,560	Newport	1879	13,078
Banff	1879	583	New Ross	...	...
Barnstaple	1875	1,910	Newry	...	...
Berwick snr la Tweed	...	679	Nord Sunderland	...	...
Blyth	...	...	Padstow	1875	1,126
Boness	1879	2,387	Rade de Penarth	...	...
Campbellton	1875	1,273	Perth	1876	148
Cardiff	1879	15,555	Peterhead	1875	1,438
Cardigan	1875	983	Plymouth	1879	3,665
Colchester	1879	1,319	Poole	1875	1,471
Cork	1879	4,191	Queenstown	...	...
Cowes	1875	6,790	Ramsgate	1875	441
Dartmouth	1875	1,198	Rochester	...	...
Douglas.........Steamers quotidiens de Liverpool			Roxhearty	...	...
Drogheda	1879	1,064	Scarboro'	1875	326
Exeter	1875	927	Havre de Seaham	1875	500
Faversham	1875	8,059	Sharpness	...	...
Fleetwood	1875	1,335	Stornoway	1875	1,087
Folkestone	1879	1,654	Sunderland	1879	9,369
Fowey	1875	2,779	Swansea	1880	5,126
Galway	1879	360	Stockton	1879	838
Gloucester	1879	6,177	Middlesboro'	1875	5,039
Grangemouth	1875	2,753	Teignmouth	...	...
Granton	1879	1,221	Torquay	...	...
Greenock	1880	7,197	Troon	...	...
Hartlepool, est et ouest	1875	7,378			
Harwick	1879	1,970	Warkworth	1880	800 steamers et voiliers.
Ile Sainte	...	...			
Inverness	1879	3,764	Waterford	1879	3,391
Ipswich	1875	4,550	Westport	...	...
Irvine	...	...	Wexford	1879	1,300
Johnshaven	...	...	Weymouth	1876	516
Kirkcaldy	1875	4,343	Whitby	1876	816
Kirkwall	1875	2,528	Whitehaven	1876	2,512
Leith	1875	6,429	Wick & Pultney	1879	2,003
Lerwich	1875	458	Wigtown	1876	1,103
Limerick	1875	930	Workington	...	...
Lowestoft	1875	944			

RELEVÉ des navires enregistrés à Saint-Jean et à d'autres endroits du Nouveau Brunswick qui sont allés dans le port de Saint-Jean pendant l'année 1894;—

De 125 à 300 tonneaux..55 navires
" 300 à 500 " ....22 "
" 500 à 750 " .... 3 "
" 750 à 1,000 " ....12 "
" 1,000 tonneaux et au-dessus..14 "

Saint-Jean, N.-B., 8 mai 1895.

LISTE DES NAVIRES

ÉMISE PAR LE

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

ÉTANT UNE

LISTE DES NAVIRES

INSCRITS SUR LES

LIVRES D'ENREGISTREMENT DU CANADA

LE

31e JOUR DE DÉCEMBRE

1895

IMPRIMÉE PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1896

[N° 11c—1896.]

LISTE DES NAVIRES.

REPORT ON SHIPPING.

To the Honourable
JOHN COSTIGAN,
Minister of Marine and Fisheries.

SIR,—I have the honour to submit herewith the Ninth List of Shipping issued by this Department, being a list of the vessels whose names remained on the registry books of the Dominion of Canada on the 31st day of December, 1895, giving the name of each ship, her official number, the port at which she was then registered, her rig, where she was built, the year in which she was built, her register dimensions and her register tonnage. In the case of steamers, the list shows the gross tonnage as well as the net tonnage of each steamship. The list also shows the name and address of the owner of each vessel, but in cases where there are more than one owner, the name and address of the managing owner only is given. I have also, as far as was possible, shown the institution in which the vessels are classed, but the list affords no information concerning the classification.

The total number of vessels remaining on the register books of the Dominion on the 31st December, 1895, including old and new vessels, sailing vessels, steamers and barges, was 7,262, measuring 825,836 tons register tonnage. being an increase of 17 vessels and a decrease of 43,788 tons register, as compared with 1894. The number of steamers on the registry books on the same date was 1,718 with a gross tonnage of 247,007 tons. Assuming the average value to be $30 per ton, the value of the registered tonnage of Canada, on the 31st December last, would be $24,775,080.

The number of new vessels built and registered in the Dominion of Canada during the last year was 250, measuring 16,270 tons register tonnage. Estimating the value of the new tonnage at $45 per ton, it gives a total value of $732,150 for new vessels.

A statement follows, showing the number of vessels and number of tons on the register books at the different ports of registry in the Dominion, on the 31st December last, along with a comparative statemant of the tonnage from 1873 to 1895. A statement is also published of the number of vessels built and registered in the Dominion during the last year, and a comparative statement of the number of new vessels built and registered from 1874 to 1895, both inclusive. A comparative statement is also given of the tonnage of the Maritime States of the world.

RAPPORT SUR LA MARINE MARCHANDE.

A l'Honorable JOHN COSTIGAN,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter la neuvième liste de la marine publiée par ce département, étant une liste des vaisseaux dont les noms sont inscrits sur les registres de la Puissance du Canada au 31 décembre 1895, donnant le nom de chaque vaisseau, son numéro officiel, le port où il fut enregistré, son gréement, l'année qu'il fut bâti, ses dimensions enregistrées et son tonnage enregistré. La liste, dans le cas des vaisseaux mûs par la vapeur, montre e tonnage brut ainsi que le tonnage enregistré de chaque vaisseau. La liste donne aussi le nom et l'adresse du propriétaire de chaque navire, mais dans les cas où il y a plus d'un propriétaire, le nom et l'adresse du propriétaire-gérant sont seuls donnés. J'ai aussi, autant qu'il a été possible, donné le nom de l'établissement où chaque vaisseau a été classé, mais la liste ne donne aucune information sur le rapport de la classification.

Le nombre total des navires inscrits sur les registres du Canada, au 31 décembre 1895, comprenant les vieux et les neufs, les voiliers, les navires à vapeur et les barges, était de 7,262, d'un tonnage de 825,836 tonneaux enregistrés, ce qui forme une augmentation de 17 vaisseaux et une diminution de 43,788 tonneaux enregistrés pour l'année 1895 comparée à 1894.

Le nombre de steamers portés sur les registres à la même date était de 1,718, d'un tonnage brut de 247,007 tonneaux. En calculant sur le pied d'une moyenne de $30 par tonneau, la valeur du tonnage enregistré au Canada le 31 décembre dernier serait de $24,775,080.

Le nombre des navires construits et enregistrés au Canada, l'année dernière, a été de 250 de 16,270 tonneaux enregistrés. En estimant la valeur du nouveau tonnage à $45 le tonneau, on a une valeur totale de $732,150 pour les navires neufs.

On trouvera ci-joint un état indiquant le nombre de vaisseaux, le tonnage enregistré aux différents ports d'enregistrement du Canada, au 31 décembre dernier, et un tableau comparatif dès vaisseaux construits et enregistrés de 1874 à 1895 inclusivement. Un tableau comparatif est aussi donné du tonnage des puissances maritimes de l'univers.

STATEMENT showing the number of Vessels and number of Tons on the Registry Books of the Dominion of Canada, on the 31st December, 1895.

PROVINCE OF NEW BRUNSWICK.

ETAT indiquant le nombre des navires et leur tonnage, inscrits sur les registres du Canada, le 31 décembre 1895.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Name of Port. — Nom du Port.	Total Number of Sailing Ships and Steamers. — Voiliers et vapeurs.	Number of Steamers. — Nombre de vapeurs.	Gross Tonnage of Steamers. — Tonnage brut des vapeurs.	Total Net Tonnage of Sailing Ships and Steamers. — Total de tonnage net.
Chatham	336	35	1,670	9,640
Dorchester	7	....	....	3,785
Moncton	16	1	20	2,708
Richibucto	16	2	79	2,770
Sackville	12	2	41	1,218
St. Andrews	145	5	108	3,547
St. John	443	63	7,094	98,750
Total	975	108	9,012	122,418

PROVINCE OF NOVA SCOTIA—PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Name of Port. — Nom du Port.	Total Number of Sailing Ships and Steamers. — Voiliers et vapeurs.	Number of Steamers. — Nombre de vapeurs.	Gross Tonnage of Steamers. — Tonnage brut des vapeurs.	Total Net Tonnage of Sailing Ships and Steamers. — Total de tonnage net.
Amherst	7	....	....	384
Annapolis	56	3	85	5,633
Arichat	119	1	66	4,842
Barrington	58	1	15	2,116
Canso	5	....	....	176
Digby	179	5	254	11,805
Guysboro'	33	....	....	1,561
Halifax	793	55	10,912	43,694
Liverpool	85	2	137	6,439
Lunenburg	334	6	372	27,009
Maitland	25	1	52	24,462
Parrsboro'	141	2	201	31,528
Pictou	64	17	1,126	13,109
Port Hawkesbury	84	2	43	2,886
Port Medway	24	1	45	2,011
Pugwash	8	....	....	634
Shelburne	106	1	38	6,352
Sydney	107	8	748	5,080
Truro	3	....	....	860
Weymouth	37	2	175	3,109
Windsor	149	11	2,450	96,945
Yarmouth	266	18	4,519	52,721
Total	2,683	136	21,238	343,356

PROVINCE OF QUEBEC—PROVINCE DE QUÉBEC.

Name of Port. — Nom du Port.	Total Number of Sailing Ships and Steamers. — Voiliers et vapeurs.	Number of Steamers. — Nombre de vapeurs.	Gross Tonnage of Steamers. — Tonnage brut des vapeurs.	Total Net Tonnage of Sailing Ships and Steamers. — Total de tonnage net.
Amherst, Magdalen Islands	18	....	....	667
Gaspé	36	1	709	2,042
Montreal	512	167	55,436	85,499
New Carlisle	13	2	45	508
Percé	....	....	....	....
Quebec	875	131	20,202	70,060
Total	1,454	301	76,392	158,776

STATEMENT showing the number of Vessels and number of Tons on the Registry Books, &c.—*Continued.*

ETAT indiquant le nombre des navires et leur tonnage, inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

PROVINCE OF ONTARIO—PROVINCE D'ONTARIO

Name of Port. — Nom du Port.	Total Number of Sailing Ships and Steamers. — Voiliers et vapeurs.	Number of Steamers. — Nombre de vapeurs.	Gross Tonnage of Steamers. — Tonnage brut des vapeurs.	Total Net Tonnage of Sailing Ships and Steamers. — Total de tonnage net.
Amherstburg	2	....	....	121
Belleville	16	10	520	828
Bowmanville	4	....	....	752
Brockville	26	24	368	416
Chatham	29	18	1,184	1,719
Chippewa	3	2	263	153
Cobourg	4	1	23	311
Collingwood	66	64	8,623	6,249
Cornwall	3	2	178	214
Cramahe	2	....	....	278
Deseronto	18	13	1,383	1,387
Dunnville	2	2	205	122
Goderich	44	25	695	1,877
Hamilton	51	38	7,550	6,662
Kingston	198	79	10,357	25,801
Morrisburg	3	1	72	384
Napanee	3	....	....	409
Oakville	4	....	....	323
Ottawa	307	167	13,719	25,506
Owen Sound	34	31	5,250	3,891
Picton	32	11	1,375	3,330
Port Arthur	8	8	3,078	1,991
Port Burwell	12	5	41	986
Port Colborne	6	2	95	681
Port Dover	18	6	170	996
Port Hope	62	36	3,024	5,989
Port Rowan	4	1	168	351
Port Stanley	12	10	1,311	1,097
Prescott	28	14	787	3,811
Sarnia	28	21	8,393	6,763
Saugeen	9	9	388	266
Sault Ste. Marie	15	12	477	851
St. Catharines	128	63	8,809	19,290
Toronto	240	166	16,995	17,017
Wallaceburg	31	17	1,058	2,024
Whitby	3	....	....	514
Windsor	53	27	6,140	5,309
Total	1,508	885	102,699	148,669

PROVINCE OF PRINCE EDWARD ISLAND—PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Charlottetown	190	22	5,263	19,323

STATEMENT showing the number of Vessels and number of Tons on the Registry Books, &c.—*Concluded.*

ETAT indiquant le nombre des navires et leur tonnage, inscrits sur les registres, etc.—*Fin.*

PROVINCE OF BRITISH COLUMBIA—PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Name of Port. — Nom du Port.	Total Number of Sailing Ships and Steamers. — Voiliers et vapeurs.	Number of Steamers. — Nombre de vapeurs.	Gross Tonnage of Steamers. — Tonnage brut des vapeurs.	Total Net Tonnage of Sailing Ships and Steamers. — Total de tonnage net.
New Westminster	81	65	8,770	7,782
Vancouver	46	40	3,226	2,464
Victoria	219	95	14,069	15,742
Total	346	200	26,065	25,988

PROVINCE OF MANITOBA—PROVINCE DU MANITOBA.

Winnipeg	106	66	6,338	7,307

SUMMARY—SOMMAIRE.

New Brunswick	975	108	9,012	122,418
Nova Scotia	2,683	136	21,238	343,356
Quebec	1,454	301	76,392	158,776
Ontario	1,508	885	102,699	148,669
Prince Edward Island	190	22	5,263	19,323
British Columbia	346	200	26,065	25,988
Manitoba	106	66	6,338	7,307
Grand Total	7,262	1,718	247,007	825,837

Comparative Statement showing the Number of Vessels and Number of Tons on the Registry Books of the Dominion of Canada, on the 31st December, in each Year, from 1873 to 1895, both inclusive.

Etat comparatif montrant le nombre de navires et le tonnage net inscrit dans les livres de registre au Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre, dans chaque année, de 1873 à 1895, les deux comprises.

Provinces.	1873.		1874.		1875.		1876.		1877.		1878.		1879.		1880.	
	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.
New Brunswick......	1,147	277,850	1,144	294,741	1,133	307,926	1,154	324,513	1,133	329,457	1,142	335,965	1,135	340,491	1,097	336,976
Nova Scotia..........	2,803	449,701	2,787	479,669	2,786	505,144	2,867	529,252	2,961	541,579	3,003	553,368	2,975	552,159	2,977	550,448
Quebec..............	1,842	214,083	1,837	218,946	1,831	222,965	1,902	228,502	1,951	248,399	1,676	248,349	1,975	246,025	1,889	233,341
Ontario	681	89,111	815	113,008	825	114,990	889	123,947	926	131,761	958	135,440	1,006	136,987	1,042	137,481
P. E. Island.........	280	38,918	312	48,388	335	50,677	338	50,692	342	55,547	322	54,250	298	49,807	288	45,931
British Columbia.....	30	4,095	35	3,611	40	3,685	40	3,809	43	3,479	51	4,482	60	4,701	63	5,049
Manitoba	.....	......	.....	....	2	178	2	178	6	246	17	1,161	22	1,924	21	1,992
Total.........	6,783	1,073,718	6,930	1,158,363	6,952	1,205,565	7,192	1,260,893	7,362	1,310,468	7,469	1,333,015	7,471	1,332,094	7,377	1,311,218

Provinces.	1881.		1882.		1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.	
New Brunswick......	1,087	333,215	1,065	308,980	1,107	315,906	1,096	308,132	1,060	288,589	1,042	269,224	1,027	255,126	1,009	239,332
Nova Scotia	3,025	558,911	3,026	546,778	3,037	541,715	2,942	544,048	2,988	541,832	2,929	526,921	2,845	498,878	2,851	485,709
Quebec.......	1,830	224,936	1,754	215,804	1,739	216,577	1,628	202,842	1,631	203,635	1,650	232,556	1,586	189,064	1,498	178,520
Ontario..............	1,081	139,998	1,112	137,061	1,133	140,972	1,184	142,387	1,223	144,487	1,248	140,929	1,275	139,548	1,330	139,502
P. E. Island.........	273	45,410	248	41,684	241	49,446	234	39,213	227	36,040	225	30,658	225	29,031	218	26,586
British Columbia.....	74	6,296	84	7,687	94	9,046	116	11,403	123	11,834	134	11,900	149	12,789	167	14,249
Manitoba......	24	2,130	23	2,783	24	2,778	55	5,722	63	5,439	65	5,578	71	5,811	69	5,744
Total.........	7,394	1,310,896	7,312	1,260,777	7,374	1,276,440	7,254	1,253,747	7,315	1,231,856	7,294	1,217,766	7,178	1,130,247	7,142	1,089,642

Comparative Statement showing the Number of Vessels and Number of Tons on the Registry Books, &c.—*Concluded.*

Etat comparatif montrant le nombre de navires et le tonnage net inscrit dans les livres de registre—*Fin.*

Provinces.	1889.		1890.		1891.		1892.		1893.		1894.		1895.	
	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.
New Brunswick	1,013	218,873	981	209,460	969	193,193	946	181,779	1,010	156,086	1,003	136,257	975	122,417
Nova Scotia	2,855	464,431	2,793	464,194	2,778	461,758	2,731	425,690	2,715	396,263	2,710	371,432	2,683	343,356
Quebec	1,455	168,500	1,399	164,003	1,404	162,330	1,408	162,638	1,426	161,121	1,427	160,590	1,454	158,776
Ontario	1,352	141,839	1,312	138,738	1,345	138,914	1,347	141,750	1,370	146,665	1,480	148,525	1,508	148,669
P. E. Island	224	25,506	231	26,080	195	23,316	196	22,706	188	20,970	191	19,650	190	19,323
British Columbia	176	15,241	196	16,024	246	19,767	298	23,448	315	24,900	336	26,455	346	25,988
Manitoba	77	6,091	79	6,475	78	6,197	81	6,118	89	6,534	98	6,715	106	7,307
Total	7,153	1,040,481	6,991	1,024,974	7,015	1,005,475	7,007	964,129	7,113	912,539	7,245	869,624	7,262	825,836

LIST of Ports at which Vessels may be Registered, showing the Number of New Vessels Built and Registered in the Dominion of Canada, during the Year ended 31st December, 1895.

PROVINCE OF NEW BRUNSWICK.

LISTE des ports auxquels les navires peuvent être enregistrés, et indiquant le nombre des nouveaux navires construits et enregistrés au Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1895.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Name of Port. — Nom du Port.	Total Number of Sailing Ships and Steamers. — Voiliers et vapeurs.	Number of Steamers. — Nombre de vapeurs.	Gross Tonnage of Steamers. — Tonnage brut des vapeurs.	Total Net Tonnage of Sailing Ships and Steamers. — Total de tonnage net.
Chatham	18	3	165	274
Dorchester	Nil.			
Moncton	Nil.			
Richibucto	Nil.			
Sackville	Nil.			
St. Andrews	3			53
St. John	6	2	39	387
Total	27	5	204	714

PROVINCE OF NOVA SCOTIA—PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Name of Port. — Nom du Port.	Total Number of Sailing Ships and Steamers. — Voiliers et vapeurs.	Number of Steamers. — Nombre de vapeurs.	Gross Tonnage of Steamers. — Tonnage brut des vapeurs.	Total Net Tonnage of Sailing Ships and Steamers. — Total de tonnage net.
Amherst	Nil.			
Annapolis	1			49
Arichat	Nil.			
Barrington	1			11
Canso	2			24
Digby	1			17
Guysboro'	Nil.			
Halifax	5			117
Liverpool	6			558
Lunenburg	26			2,211
Maitland	Nil.			
Parrsboro'	10			552
Pictou	1			30
Port Hawkesbury	11			289
Port Medway	1			27
Pugwash	Nil.			
Shelburne	7			282
Sydney	4			62
Truro	Nil.			
Weymouth	2			170
Windsor	1			100
Yarmouth	10	2	48	263
Total	89	2	48	4,762

PROVINCE OF QUEBEC—PROVINCE DE QUÉBEC.

Name of Port. — Nom du Port.	Total Number of Sailing Ships and Steamers. — Voiliers et vapeurs.	Number of Steamers. — Nombre de vapeurs.	Gross Tonnage of Steamers. — Tonnage brut des vapeurs.	Total Net Tonnage of Sailing Ships and Steamers. — Total de tonnage net.
Amherst, Magdalen Islands	Nil.			
Gaspé	1			17
Montreal	26	10	2,739	3,512
New Carlisle	Nil.			
Percé	Nil.			
Quebec	22	3	44	806
Total	49	13	2,783	4,335

List of Ports at which Vessels may be Registered, showing the Number of New Vessels Built and Registered, &c.—*Continued.*

PROVINCE OF ONTARIO.

Liste des ports auxquels les navires peuvent être enregistrés, et indiquant le nombre des nouveaux navires construits et enregistrés, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Name of Port. — Nom du Port.	Total Number of Sailing Ships and Steamers. — Voiliers et vapeurs.	Number of Steamers. — Nombre de vapeurs.	Gross Tonnage of Steamers. — Tonnage brut des vapeurs.	Total Net Tonnage of Sailing Ships and Steamers. — Total de tonnage net.
Amherstburg	Nil.			
Belleville	Nil.			
Bowmanville	Nil.			
Brockville	Nil.			
Chatham	Nil.			
Chippewa	Nil.			
Cobourg	Nil.			
Collingwood	6	6	2,123	1,444
Cornwall	Nil.			
Cramahe	Nil.			
Deseronto	Nil.			
Dunnville	Nil.			
Goderich	Nil.			
Hamilton	Nil.			
Kingston	10	9	1,653	946
Morrisburg	Nil.			
Napanee	Nil.			
Oakville	Nil.			
Ottawa	26	16	636	680
Owen Sound	1	1	782	492
Picton	Nil.			
Port Arthur	Nil.			
Port Burwell	1	1	14	7
Port Colborne	Nil.			
Port Dover	Nil.			
Port Hope	Nil.			
Port Rowan	Nil.			
Port Stanley	Nil.			
Prescott	Nil.			
Sarnia	1	1	29	20
Saugeen	Nil.			
Sault Ste. Marie	Nil.			
St. Catharines	4	2	32	91
Toronto	3	3	76	52
Wallaceburg	Nil.			
Whitby	Nil.			
Windsor	Nil.			
Total	52	39	5,345	3,732

PROVINCE OF PRINCE EDWARD ISLAND—PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

Charlottetown	1			196

LIST of Ports at which Vessels may be Registered, showing the Number of New Vessels Built and Registered, &c.—*Concluded.*

LISTE des ports auxquels les navires peuvent être enregistrés, et indiquant le nombre des nouveaux navires construits et enregistrés, etc.—*Fin.*

PROVINCE OF BRITISH COLUMBIA—PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITTANIQUE.

Province.	Total Number of Sailing Ships and Steamers. — Voiliers et vapeurs.	Number of Steamers. — Nombre de vapeurs.	Gross Tonnage of Steamers. — Tonnage brut des vapeurs.	Total Net Tonnage of Sailing Ships and Steamers. — Total de tonnage net.
New Westminster	8	6	1,816	1,497
Vancouver	5	4	140	92
Victoria	5	1	43	120
Total	18	11	1,999	1,709

PROVINCE OF MANITOBA—PROVINCE DU MANITOBA.

Winnipeg	14	8	414	822

SUMMARY—SOMMAIRE.

New Brunswick	27	5	204	714
Nova Scotia	89	2	48	4,762
Quebec	49	13	2,783	4,335
Ontario	52	39	5,345	3,732
Prince Edward Island	1	....	....	196
British Columbia	18	11	1,999	1,709
Manitoba	14	8	414	822
Grand Total	250	78	10,793	16,270

Comparative Statement of New Vessels Built and Registered in the Dominion of both

Etat comparatif des nouveaux navires construits et enregistrés au Canada, pendant

Provinces.	1874.		1875.		1876.		1877.		1878.	
	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.
New Brunswick..........	90	42,027	65	33,483	61	31,040	54	31,158	56	27,368
Nova Scotia..............	175	84,480	177	67,106	194	58,771	219	47,980	166	49,784
Quebec..................	73	20,796	103	22,825	51	17,800	62	19,253	46	10,870
Ontario..................	50	10,797	53	7,760	47	5,397	28	3,316	30	2,409
Prince Edward Island ...	88	24,634	83	19,838	62	14,571	62	17,026	38	10,382
British Columbia.........	5	276	....	....	1	121	2	204	2	45
Manitoba.................	....	....	....	....	...	....	3	48	1	15
	490	183,010	480	151,012	416	127,700	430	118,985	339	100,873
Add new vessels built in Canada which proceeded to the United Kingdom under a Governor's pass without being registered	6	7,746	....	....	3	2,721	2	1,943	1	663
Add new vessels which left Quebec for registration in Germany............	....	....	....	....	1	480	....	....	....	....
Total............	496	190,756	480	151,012	420	130,901	432	120,928	340	101,536

Provinces.	1885.		1886.		1887.		1888.		1889.	
New Brunswick..........	34	7,736	34	4,931	18	2,909	32	2,530	50	4,792
Nova Scotia..............	102	24,703	93	20,948	87	12.310	116	12,965	126	19,645
Quebec..................	29	4,556	27	2,683	28	2,888	23	2,669	27	3,759
Ontario..................	45	4,509	52	2,075	66	2,993	62	5,095	45	3,259
Prince Edward Island....	11	1,707	12	1,318	7	601	12	1,412	12	1,503
British Columbia.........	6	648	8	154	9	376	18	448	12	840
Manitoba.................	13	320	3	98	8	439	1	11	8	548
	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346
Add new vessels built in Canada which proceeded to the United Kingdom under a Governor's pass without being registered	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Add new vessels which left Quebec for registration in Germany............	....	....	....	....	....	....	...	....	...	....
Total............	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346

Canada during the Year ended 31st December, in each year from 1874 to 1895, inclusive.

l'année expirée le 31 décembre, dans chaque année, de 1874 à 1895, les deux comprises.

1879.		1880.		1881.		1882.		1883.		1884.	
Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.	Vessels.	Tons.
43	19,067	63	18,896	57	18,259	66	16,820	72	21,103	46	12,888
126	39,208	126	31,257	150	40,465	117	26,711	202	35,765	178	42,032
29	7,421	33	8,219	56	5,673	26	6,785	42	6,594	32	3,815
42	2,4C4	44	3,610	54	5,111	55	4,369	34	4,311	58	4,446
20	5,279	21	3,359	15	4,351	15	3,508	17	5,343	21	5,189
5	788	......	....	2	85	8	1,631	5	849	15	675
......	....	1	100	3	116	1	289	2	125	37	3,366
265	74,227	271	65,441	336	74,060	288	60,113	374	74,090	387	72,411
......	....	......	....	......	....	1	1,029	......	....	......	....
......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....
265	74,227	271	65,441	336	74,060	289	61,142	374	74,090	387	72,411

1890.		1891.		1892.		1893.		1894.		1895.	
35	5,572	43	6,269	21	1,873	119	2,819	40	2,534	27	714
150	33,907	130	35,528	105	16,446	111	15,089	128	8,721	89	4,762
25	4,880	46	4,200	34	2,620	53	4,220	55	4,412	49	4,335
41	4,917	44	2,662	34	3,684	49	4,126	64	3,137	52	3,732
12	2,008	5	1,000	9	967	3	634	3	183	1	196
15	876	41	2,364	46	2,887	19	944	25	1,900	18	1,709
7	218	3	122	6	296	8	608	11	356	14	822
285	52,378	312	52,145	255	28,773	362	28,440	326	21,243	250	16,270
......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....
......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....
285	52,378	312	52,145	255	28.773	362	28,440	326	21,243	250	16,270

STATEMENT showing the Tonnage of each of the Maritime States of the World, compiled from the Répertoire Général for 1895–96.

TABLEAU du tonnage des navires de chacun des Etats maritimes du globe. Extrait du Répertoire Général pour 1895–96.

Nationality.	Steamers. — Vapeurs	Gross Tonnage of Steamers. — Tonnage brut des vapeurs.	Net Tonnage of Steamers. — Tonnage net des vapeur.	Sailing Vessels — Voiliers.	Net Tonnage of Sailing Vessels. — Tonnage net des voiliers.	Total Net Tonnage. — Tonneaux.
British, including Canada and the Colonies	7,290	102,286,644	6,315,304	8,823	3,334,953	9,650,257
American	470	706,563	487,438	3,839	1,362,978	1,850,416
Germain	966	1,326,198	945,721	1,281	604,262	1,549,983
Norwegian	601	464,834	291,304	2,976	1,240,888	1,532,192
Canadian (825,837)	....	....	....	....	....	....
French	660	887,176	469,770	1,658	261,794	731,564
Italian	226	320,952	204,487	1,783	501,001	705,488
Russian	345	241,898	154,466	1,768	359,853	514,319
Swedish	542	243,977	177,595	1,537	308,911	486,506
Spanish	424	499,049	310,447	1,022	163,408	473,855
Dutch	220	338,542	227,639	661	158,909	386,548
Greek	117	136,250	84,327	1,161	249,685	334,012
Danish	274	229,733	150,146	873	158,807	308,953
Turkish	88	70,524	42,437	1,004	202,414	244,851
Japanese	344	288,781	181,335	255	37,655	218,990
Austrian	162	226,286	138,230	323	69,519	207,749
Brazilian	208	129,205	80,887	303	71,236	152,123
Chilian	41	44,592	29,148	141	74,339	103,487
Belgian	118	130,292	88,598	11	2,172	90,770
Portuguese	52	64,876	41,390	215	46,437	87,827
Argentine	73	36,522	21,585	141	35,715	57,300
Peruvian	6	5,636	3,763	46	20,229	23,992
Hawaiian	20	13,468	9,459	22	13,544	23,003
Uruguay	20	8,357	4,827	51	12,936	17,763
Egyptian	25	22,741	14,906	....	....	14,906
Mexican	15	4,815	2,713	50	9,259	11,972
Chinese	17	17,331	11,065	5	684	11,749
Nicaragua	3	2,483	1,552	19	8,507	10,059
Venezuelan	11	4,657	2,645	16	2,563	5,208
Roumanian	13	3,001	1,328	21	3,702	5,030
Siamese	3	789	464	12	4.453	4,917
Gautemala	....	....	....	15	4,468	4,468
Haytian	4	1,488	737	16	2,690	3,427
Arabian	....	....	....	4	3,286	3,286
Montenegrian	....	....	....	13	2,757	2,757
Zanzibar	3	2,860	1,879	1	697	2,576
Bolivian	....	....	....	3	2,301	2,301
Sarawak	3	2,184	1,364	....	....	1,364
San Domingo	2	489	239	6	1,107	1,346
Bulgarian	2	1,977	1,295	....	....	1,295
Colombian	1	241	138	4	1,024	1,162
Costa Rica	2	528	338	2	541	879
Corean	2	1,245	847	....	....	847
Ecuador	....	....	....	2	643	643
San Salvador	....	....	....	3	611	611
Persian	1	838	579	....	....	579
Liberian	....	....	....	2	318	318
Borneo	1	365	235	....	....	235
Paraguay	1	282	232	....	....	232
Servian	1	264	112	....	....	112
Tunisian	....	....	....	2	111	111
Honduras	1	155	95	....	....	95
Hova	1	22	18	....	....	18
Unknown	12	5,865	3,496	14	2,514	6,010
	13,391	16,716,975	10,506,580	30,104	9,343,881	19,850,461

DEPARTMENT OF MARINE AND FISHERIES,
OTTAWA, 1896.

WM. SMITH,
Deputy-Minister of Marine and Fisheries.

NOTE.

The office in which vessels are classed is given in some cases where the information could be obtained, but the Department cannot guarantee its correctness, as the characters assigned to vessels are constantly changing.

WM. SMITH,
Deputy Minister of Marine and Fisheries.

DEPARTMENT OF MARINE AND FISHERIES,
OTTAWA, 1896.

NOTE.

Chaque fois que la chose est possible on donne le nom du bureau où sont classés les navires, mais le département ne garantit pas son exactitude, vu que la nature des navires change constamment.

WM. SMITH,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1896.

PART I.

Alphabetical List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, 31st December, 1895.

Liste alphabétique des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, 31 décembre, 1895.

Official number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
88,639	A. B. Cook	St. Catharines	1885	Port Robinson, Ont.	Screw—A hélice	54 4	12 0	6 6	34	23	James Bampton, Welland, Ont.	
75,821	A. C. Whitney	Halifax	1873	Boston, U. S.	do	76 0	17 5	5 6	62	41	Halifax Tow Boat Co., Halifax, N.S.	
77,820	A. H. Jennie	Port Rowan	1882	Port Rowan, Ont.	do	107 0	21 0	9 0	168	108	J. A. Deadarck, Port Rowan, Ont.	
100,038	A. J, Tymon	Toronto	1892	Toronto, Ont.	do	130 5	21 6	8 7	194	132	A. J. Tymon, *et al.*, Toronto, Ont.	
100,393	A. M. Petrie	Hamilton	1892	Hamilton, Ont	do	50 0	10 0	4 9	20	13	Alice M. Petrie, Guelph Ont.	
96,873	A. V. Crawford	Port Stanley	1891	Goderich, Ont.	do	72 0	15 7	7 2	51	35	H. Deming, Port Stanley, Ont.	
77,590	A. Cantin	Montreal	1879	Montreal, Que.	do	113 0	22 5	7 4	163	101	Jas. Wood, Rock Island, Que.	
90,767	A. Chambers	Goderich	1888	Goderich, Ont.	do	55 7	14 0	5 2	23	16	James Clark, Goderich, Ont.	
71,244	A. Seaman	Toronto	1893	Buffalo, U.S.	do	69 5	15 2	7 2	76	52	J. V. Crawford, Wiarton, Ont.	
92,740	Abeona	Toronto	1889	Toronto, Ont.	do	89 0	15 7	5 5	46	31	Albert E. Gooderham, Toronto, Ont.	
103,227	Aberdeen	Ottawa	1894	Scotland, G.B	do	180 0	31 1	16 9	674	266	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa.	
100,659	Aberdeen	Kingston	1892	Westport, Ont.	do	51 0	8 4	4 2	13	9	William C. Fredenberg, Westport, Ont.	
100,886	Aberdeen	St. John, N.B.	1894	St. John, N.B.	Stern wheel—A roues	140 2	22 0	4 0	244	137	The Star Line Steamship Co., Gagetown, N.B.	

103,554	Aberdeen	Montreal	1895	Sorel, Que	Screw—A hélice	79 3	18 3	9 0	87	55	Harbour Commissioners, Montreal.	
94,924	Aberdeen	Picton, Ont	1894	Picton, Ont	do	99 6	22 0	8 7	142	87	A. W. Hepburn, Picton, Ont.	
100,148	Aberdeen	Winnipeg	1892	Battleford, N.W.T.	Stern wheel—A roues	58 6	42 3	3 8	26	26	John G. Oliver, Battleford, N.W.T.	
100,675	Aberdeen	Vancouver	1893	Vernon, B.C.	do	146 2	29 9	6 8	554	349	Canadian Pacific Railway Co., Montreal.	
97,007	Abino	St. Catharines	1894	Fort Erie, Ont	Screw—A hélice	41 3	10 3	3 8	8	5	John W. Kennedy, Ridgeway, Ont.	
103,395	Acacia	Hamilton	1893	Hamilton, Ont	do	92 4	19 4	6 6	55	38	M. O. Matthews, Hamilton, Ont.	
77,697	Acadia	do	1867	do	do	176 6	25 6	10 4	806	509	R. O. Mackay, Hamilton, Ont.	
92,488	Acadia	Windsor, N.S.	1887	Hantsport, N.S.	do	72 0	21 3	6 8	74	67	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	
96,891	Acadia	Ottawa	1880	Pennsylvania, U.S.	do	182 5	23 6	18 7	520	354	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa	
61,157	Acadian	Montreal	1872	Sunderland, G.B.	do	205 1	28 8	15 8	931	596	Sir Hugh Allan, Montreal.	Classed English Lloyds.
100,186	Active	do	1873	Montreal, Que	do	129 3	24 2	10 9	302	190	Montreal Transportation Company.	
94,894	Active	New Westminster.	1889	New Westminster, B.C.	do	166 0	20 7	10 3	172	119	B. C. Mills Timber and Trading Co., Vancouver, B.C.	
99,648	Active	Halifax	1893	Dysart	do	72 3	16 8	8 5	60	22	C. W. Anderson, Halifax, N.S.	
100,367	Activity	Quebec	1892	Lévis, Que	do	46 6	12 8	5 2	22	9	N. Flood, Cape Rouge, Que.	
88,665	Ada	Chatham, N.B.	1884	Chatham, N.B.	do	32 0	6 3	3 0	4	2	Wm H. Murray, St. John, N.B.	
90,539	Ada	Montreal	1886	Montreal, Que	do	61 2	15 0	5 6	28	19	Chas. Ogilvie, Ottawa	
80,586	Ada	Toronto	1878	Toronto, Ont	do	27 0	7 0	2 8	2	2	Saml. and James Armstrong, McKellar Village, Ont.	
64,149	Ada	Victoria	1874	Burrard Inlet, B.C.	Wheels—A roues	82 0	19 0	5 5	71	57	C. Lee, New Westminster, B.C.	
75,642	Ada Alice	St. Catharines	1879	Port Dalhousie, Ont.	Screw—A hélice	52 2	10 7	4 0	15	10	Mary E. Dotty, Toronto, Ont.	
54,457	Ada G.	St. John, N.B.	1867	Lancaster, St. John Co., N.B.	Wheels—A roues	107 0	19 4	7 0	102	31	Parker Glasier, Lincoln, Sunbury Co., N.B.	
94,765	Adam Ainslie	Owen Sound	1892	Owen Sound, Ont.	Screw—A hélice	70 0	16 0	8 9	59	40	J. W. Maitland, Owen Sound, Ont.	
92,536	Adirondack	Montreal	1887	Berthierville, Que.	do	40 0	9 3	5 4	12	8	Joseph H. Dansereau, Vercheres, Que.	
71,236	Admiral	Port Stanley	1880	Petersville, Ont.	Wheels—A roues	45 6	10 3	3 3	9	8	M. M. Rodgers, London, Ont.	
88,306	Admiral	Quebec	1880	Wilmington, U.S.	do	176 0	29 0	17 6	682	408	Patrick Kelly, Quebec	

Alphabetical List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
72,247	Admiral	St. John, N.B.	1876	Portland, N.B.	Wheels—A roues	119 6	22 0	5 7	158	100	Parker Glasier, Lincoln, Sunbury Co., N.B.	
90,702	Adrelexa	St. Catharines	1886	Port Robinson, Ont.	Screw—A hélice	46 0	10 2	3 6	15	10	James Scott, Toronto, Ont.	
....	Advance	Kingston	1862	Bedford Mills, Ont.	do	66 3	10 6	7 1	41	14	F. Smith, Toronto, Ont.	
90,775	Advance	Windsor, Ont.	1886	Windsor, Ont.	do	48 8	15 1	4 0	72	49	Wm. Holden, Windsor, Ont.	
92,285	Africa	Owen Sound	1876	Kingston, Ont.	do	148 0	26 0	12 5	482	328	Annabella Christie, Toronto, Ont.	
85,305	Agnes	Montreal	1883	Buckingham, Que.	do	56 8	12 4	4 4	29	19	G. Bothwell, Buckingham, Que.	
95,325	Agnes	Owen Sound	1884	Meaford, Ont.	do	50 0	13 7	6 0	23	16	J. V. Crawford, Wiarton, Ont.	
94,895	Agnes	Vancouver	1889	Vancouver, B.C.	do	67 4	12 0	4 0	23	16	Jas. B. Babington, Vancouver, B.C.	
77,999	Agnes McMahon	Ottawa	1879	St. Catharines, Ont.	do	96 0	15 0	6 4	81	47	Israel Clement, Montreal.	
92,295	Aid	Ottawa	1886	Hull, Que	Wheels—A roues	65 0	18 0	3 6	25	15	J. Wood, M.O., Ottawa, Ont.	
97,047	Aid	Liverpool	1891	Liverpool, N.S.	Screw—A hélice	79 2	24 4	7 5	98	67	Wm. Brooks, Liverpool, N.S.	
88,600	Alameda	Yarmouth	1885	Arcadia, N.S.	do	51 9	13 0	4 9	33	23	A. Strang, P. E. Island.	
85,719	Alaska	Prescott	1884	Buffalo, N.Y	do	61 0	15 0	4 0	49	36	Wm. J. Murphy, Morrisburg, Ont.	
83,040	Albani	Brockville	1882	Sorel, Que.	do	78 6	13 6	7 0	58	39	W. H. Comstock, Brockville, Ont.	

100,622	Albani	Port Dover	1892	Simcoe, Ont	do	36 0	7 0	5 0	5	4	S. M. Socareen, Simcoe, Ont.
103,055	Albatross	Yarmouth	1894	Belliveau's Cove, N.S.	do	58 0	12 0	5 6	20	10	W. L. Lovitt, Yarmouth, N.S.
96,712	Albert	Ottawa	1888	Aylmer	do	147 0	42 2	7 9	217	146	Charles H. Tupper, Ottawa.
88,539	Albert	Hamilton	1891	Hamilton, Ont	do	21 6	5 0	2 6	1	1	Henry W. Harrison, Hamilton, Ont.
100,934	Albert	Ottawa	1889	Mattawa, Ont	do	21 4	4 6	1 4	1	1	N. Gareau, Mattawa, Ont.
103,103	Albert	Montreal	1890	St. Laurent, Que	do	42 0	6 0	2 7	3	2	Arthur E. Pontbriand, Sorel, Que.
77,915	Albert Wright	Port Hope	1873	Port Hope, Ont.	do	57 0	12 6	7 9	29	21	A. Swist, Kingston, Ont.
85,765	Alberta	Montreal	1883	Whiteinch	do	263 5	38 2	23 3	2282	1551	Canadian Pacific Railway Co., Montreal.
88,247	Alberta	Deseronto	1888	Deseronto, Ont	Wheels—A roues	65 0	30 0	4 0	68	62	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.
103,296	Alberta	New Westminster.	1893	Bonner's Ferry, U.S.	Stern wheel—A roues	140 0	23 6	6 0	508	320	The International TradingCo.,Calgary,N.W.T
46,180	Albion	Quebec	1863	Point Lévis, Que	Wheels—A roues	123 0	22 0	9 7	171	108	St. Lawrence Steam Navigation Co., Que.
100,096	Alcyone	St. John, N.B.	1892	St. John, N.B	Screw—A hélice	36 7	9 1	4 3	15	10	J. Wilson, St. John, N.B.
92,421	Alert	Prescott	1886	Morrisburg, Ont	do	64 0	14 0	5 0	50	35	Her Majesty the Queen.
90,699	Alert	St. Catharines	1886	Port Robinson, Ont.	do	58 0	15 1	7 2	47	32	Carter Bros., Port Colborne, Ont.
94,807	Alert	Victoria	1889	Victoria, B.C.	do	62 0	15 4	6 5	44	26	E. C. Baker, Victoria, B.C.
85,769	Alert	Montreal	1879	St. Johns, Que	do	40 3	7 2	3 1	3	2	Louis St. Hubert, St. John's, Que.
72,671	Alexander	Victoria	1876	Essington, B.C	Wheels—A roues	170 0	27 2	12 5	332	192	Joan O. Dunsmuir, Victoria, B.C.
96,898	Alex. Fraser	Ottawa	1891	Pembroke, Ont	Screw—A hélice	140 0	41 0	7 5	320	174	The Upper Ottawa Imp. Co.
85,768	Alexandria	Montreal	1883	Montreal, Que	Wheels—A roues	173 7	30 6	8 4	863	507	Arthur W. Hepburn, Picton, Ont.
88,528	Alfie	Hamilton	1887	Hamilton, Ont	Screw—A hélice	28 0	6 2	3 1	3	2	M. B. Thomas, Dundas, Ont.
95,328	Alfred Morrell	Owen Sound	1885	Meaford, Ont	do	71 0	15 0	6 0	40	27	E. S. Pratt, Parry Sound, Ont.
80,771	Alfred Wilson	Sarnia	1879	Port Frank, Ont	do	45 0	12 7	3 5	33	22	D. Sutherland, Chatham, Ont.
71,609	Algerian	Montreal	1874	Kingston, Ont	Wheels—A roues	175 3	27 1	9 9	914	575	Montreal Safe Deposit Co., Montreal.
78,008	Algoma	Winnipeg	1883	Rat Portage, Ont	Screw—A hélice	81 0	16 7	6 5	99	52	R. Hall, M. O., Winnipeg, Man.

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed — Où classé
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
95,051	Algonquin	Port Arthur	1888	Yokers, Scotland	Screw—A hélice	245 0	40 1	20 7	1806	1172	The St. Lawrence and Chicago Steam Nav. Co., Ltd., Toronto.	Classed, English Lloyds.
85,673	Alice	New Westminster.	1883	New Westminster, B.C.	Wheels—A roues	50 0	10 5	3 0	54	34	Wm. F. Stewart, North Arm, Fraser River, B.C.	
88,239	Alice	Brockville	1888	Brockville, Ont	Screw—A hélice	26 6	5 5	2 0	2	1	Chas. H. Hay, Rockport, Ont.	
92,674	Alice	Pictou, N.S.	1888	Pictou, N.S.	do	42 8	11 7	4 4	16	11	W. H. Irving, Buctouche, N.B.	
103,236	Alice	Montreal	1894	Sorel, Que	do	70 7	17 5	7 6	67	45	Sincennes McNaughton Line, Montreal.	
80,909	Alice Brooks	Owen Sound	1882	Port Elgin, Ont	do	40 6	11 5	5 4	17	11	Edward Brooks, Port Elgin, Ont.	
94,931	Alice Ethel	Port Hope	1889	Lindsay, Ont	Wheels—A roues	85 0	15 0	5 0	72	45	Thos. Saddler and J. R. Dundas, Lindsay, Ont.	
59,223	Alida	Halifax	1861	United States	Screw—A hélice	79 4	18 0	6 2	64	29	Ed. Brownell, Porter's Lake, N.S.	
100,757	Aligator	Toronto	1893	Pine Lake	Wheels—A roues	31 0	11 5	3 4	6	4	F. Baker, Barrie, Ont.	
100,414	Allie	Ottawa	1890	Brockville, Ont	Screw—A hélice	40 0	8 0	3 0	11	8	Alex. Martin, Ottawa, Ont.	
100,369	Alma	Quebec	1891	Portneuf, Que	do	36 0	10 0	5 0	12	8	A. Lemay, Portneuf, Que	
92,692	Alma T	Winnipeg	1889	Rat Portage, Ont	do	35 0	8 3	3 1	16	11	Matthew Brown, Rat Portage, Ont.	
71,241	Almeda Corell	Toronto	1868	Buffalo, U.S.	do	32 5	9 0	4 3	9	6	Nathaniel Dickey, Toronto, Ont.	
100,190	Almeric	Montreal	1888	St. Marc, Que	do	62 7	9 5	4 0	29	20	A. Ducharme, St. Marc, Que.	

92,289	Alpha	Owen Sound	1888	Meaford, Ont.	do	69 0	14 0	6 3	34	23	Thos. Ganley, Sault Ste. Marie, Ont.
71,413	Alpha	Yarmouth	1874	Summerside, P.E.I.	do	129 6	22 6	17 1	306	211	Yarmouth S.S. Co., Yar-Mouth, N.S.
103,211	Amable du Fond,	Ottawa	1894	Arnprior, Ont	Wheels—A roues.	41 6	16 4	3 3	17	11	McLachlin Bros., Arnprior, Ont.
59,929	Amanda	Quebec	1868	Island of Orleans, Que.	Screw—A hélice	32 0	11 0	5 0	11	7	Hyacinthe Beaulieu, Lévis, Que.
79,977	Amanda Greene	St. John, N.B.	1877	Carleton, N.B	do	41 6	12 5	5 2	20	13	G. H. Waring, St. John, N.B.
....	America	St. Catharines	1863	St. Catharines, Ont.	do	134 0	23 8	10 8	636	418	John Harrison, Owen Sound, Ont.
100,662	America	Kingston	1895	Kingston, Ont	Wheels—A roues.	153 2	33 2	6 4	553	287	The St. Lawrence River Steamb. Co., Kingst., O.
100,400	Ampere	Hamilton	1894	Hamilton, Ont	Screw—A hélice	31 3	7 0	4 6	5	3	H. Lutz, Hamilton, Ont.
92,308	Anderson	Collingwood	1888	Midland, Ont.	do	42 0	11 0	5 6	16	11	James Clark, Wiarton, Ont.
96,993	Angerona	New Westminster, B.C.	1891	N. Westminster, B.C.	do	48 0	7 0	4 5	14	10	Charles W. Busk, Balfour, B.C.
92,708	Angler	Winnipeg	1891	West Selkirk, Man.	do	47 0	13 8	5 2	16	11	The Manitoba Fish Co., Windsor, Ont.
59,954	Anglesea	Quebec	1870	Point Lévis, Que	Wheels—A roues.	129 0	30 0	9 0	153	97	George Demers, Quebec.
....	Anglo-Saxon	Port Hope	1868	Port Perry, Ont.	do	68 5	13 0	5 0	69	43	Ontario Bank, Toronto, Ont.
103,054	Anita	Yarmouth	1894	Tasket Wedge, N.S.	Screw—A hélice	55 9	12 9	6 4	27	12	H. T. LeBlanc, Tusket Wedge, N.S.
78,026	Ann Long	Collingwood	1882	Collingwood, Ont.	do	72 0	16 0	6 8	45	30	Samuel Main, Algoma Mills, Ont.
85,718	Anna	Prescott	1883	Cardinal, Ont.	do	44 0	8 0	5 0	8	6	E. E. Gilbert, Cardinal, Ont.
75,748	Anna McGee	Quebec	1879	Yarmouth, N.S.	do	65 0	21 0	7 0	60	47	George G. Tanguay, Quebec.
92,345	Anne Marie	do	1886	Lake St. Joseph	do	37 8	9 6	3 4	8	6	D. Gillies, Carleton Place, Ont.
92,591	Annie	Sydney	1886	North Sydney, C.B.	do	40 8	8 5	5 4	13	9	David Rudderham, North Sydney, C.B.
103,431	Annie	Ottawa	1886	Carleton Place, Ont.	do	25 4	6 4	2 0	1	1	Thomas H. Moffatt, Pembroke, Ont.
100,222	Annie	Halifax	1892	Dartmouth, N.S	do	56 6	14 0	6 8	42	29	Peter Judge, Halifax, N.S.
100,592	Annie C.	Montreal	1894	Georgeville, Que.	do	57 5	8 0	3 2	6	4	N. A. Beach, Georgeville, Que.
85,493	Annie Clark	Collingwood	1884	Collingwood, Ont.	do	72 0	15 9	7 1	51	34	Jos. Ganley, Sault St. Marie, Ont.
71,140	Annie Craig	Port Dover	1880	Port Dover, Ont.	do	78 0	16 6	5 3	80	48	Eugene O'Keefe, Toronto, Ont.
71,095	Annie Gilbert	Belleville	1879	Trenton, Ont	do	51 0	9 0	3 0	19	16	John C. Lake, Belleville, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels of Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
83,158	Annie Lake......	Belleville......	1894	Belleville, Ont	Screw—A hélice	64 1	9 8	3 5	19	13	John C. Lake, Belleville, Ont.	
90,447	Annie Mc	Winnipeg......	1885	Rainy River, Ont...	do	51 8	9 2	3 0	25	17	Jacob Hendricks, Rat Portage, Ont.	
92,532	Antelope..........	Montreal	1887	Montreal, Que	do	82 4	18 4	7 2	82	57	D. Anderson, Montreal, Que.	
92,398	Antelope..	Kingston	1889	Kingston, Ont......	do	60 5	11 5	4 8	20	11	John H. Davis, Gananoque, Ont.	
96,969	Anticosti	Halifax.	1891	Sable River, N.S....	do	54 0	13 6	5 6	19	16	Frederick Perrin, Dartmouth, N.S.	
100,599	Antonio	Montreal	1892	St. Antoine, Que....	do	46 0	7 3	4 6	10	7	F. Fecteau, St. Antoine, Que.	
100,394	Arabian	Hamilton	1892	Hamilton, Ont	do	178 6	31 0	13 6	1073	770	J. B. Fairgrieve, Hamilton, Ont.	
92,642	Arbutus..........	Wallaceburg ...	1887	Wallaceburg, Ont...	do	63 0	14 8	7 0	49	34	R. Chapman, Lions' Head, Ont.	
90,898	Arbutus	St. Andrews....	1889	Yarmouth, N.S	do	61 0	14 9	6 0	47	32	B. F. De Wolfe, St. Andrews, N.B.	
85,555	Arcadia	Pictou, N.S.....	1884	do .. .	do	68 0	16 7	6 4	62	42	J. Carlin, Sydney, N.S.	
96,718	Archie Stewart ...	Ottawa...... ..	1890	Ottawa, Ont........	do	81 5	18 8	7 3	80	50	The Ottawa Tran's Co., Ottawa, Ont.	
85,396	Argo	Ottawa.........	1882	Témiscamingue Lake, P.Q.	Wheels—A roues....	125 0	39 4	8 4	154	96	Alex. Lumsden, Ottawa, Ont.	
92,722	Argosy...........	Toronto	1883	Toronto, Ont	Screw—A hélice	21 5	5 3	2 5	1	1	John E. Thompson, Toronto, Ont.	
85,489	Argus..	Ottawa.........	1884	Lockeport, N.S.....	do	55 0	13 0	6 1	27	19	Hon. McKenzie Bowell, Ottawa, Ont.	

85,708	Ariadne	Wallaceburg	1885	Wallaceburg, Ont	do	63 0	13 6	5 2	38	26	James W. Steinhoff, Wallaceburg, Ont.
103,234	Ariel	Montreal	1890	Lachine, Que	do	56 5	8 2	2 8	11	7	James B. Howiey, Montreal.
100,595	Arizona	do	1892	Quebec	do	40 0	7 3	3 2	9	6	B. Leclerc, Sorel, Que.
71,263	Arlington	Toronto	1878	Harwood, Ont	do	61 0	13 0	4 0	23	16	Toronto Ferry Co'y Toronto, Ont.
71,209	Armenia	Deseronto	1876	Picton, Ont	do	100 0	18 0	7 0	110	85	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.
74,388	Armenia	Toronto	1873	Chatham, Ont	do	172 0	25 0	11 6	643	403	The Calvin Company, Ltd., Garden Island, O.
74,088	Arrow	Halifax	1876	Halifax, N.S	do	42 5	9 4	5 0	10	7	Roderick McDonald, Halifax, N.S.
90,786	Arrow	Victoria	1880	Seattle, U.S	do	36 0	10 5	3 8	12	6	H. G. Holman, Vancouver, B.C.
100,689	Arrow	N. Westminster.	1893	Revelstoke, B.C	do	36 6	9 4	3 1	5	3	C. W. Vanderburgh. Nakusp, B.C.
75,697	Arthur	Quebec	1878	Three Rivers, Que	Wheels—A roues	63 7	11 9	4 8	33	21	John Baptist and James Dean, Three Rivers, Q.
103,367	Arthur	do	1895	Roberval, Que	Screw—A hélice	43 5	10 6	3 8	15	12	J. O. C. Duguay, Roberval, Que.
103,582	Arthur	Chatham, N.B	1895	Chatham, N.B	do	40 0	8 3	4 8	5	3	J. M. Ruddick, Chatham, N.B.
103,098	Arthur	Montreal	1890	Sorel, Que	Wheels—A roues	90 3	19 4	4 8	78	36	Tourville Lumber Mill Co.
100,667	Aryan	Kingston	1895	Kingston, Ont	Screw—A hélice	30 4	6 1	2 5	2	2	M. R. Davis, Kingston, Ont.
69,632	Asilda	Montreal	1874	Buffalo, N.Y	do	48 0	12 8	5 5	24	14	Sincennes McNaughton Company, Montreal.
92,691	Athabasca	Winnipeg	1888	Athabasca Landing, N.W.T.	Wheels—A roues	146 0	28 4	4 0	167	105	The Hudson Bay Co., London, England.
85,764	Athabasca	Montreal	1883	Kelvinhaugh	Screw—A hélice	262 8	38 2	23 3	2268	1544	Canadian Pacific Railway Co., Montreal.
100,398	Athena	Hamilton	1894	Hamilton, Ont	do	57 5	9 5	5 9	18	12	B. Clendenning, Hamilton, Ont.
85,491	Atlantic	Collingwood	1883	Owen Sound, Ont	do	147 0	30 0	11 0	683	442	Great Northern Transit Co., Chas. Cameron, Collingwood, Ont.
92,743	Atlas	Sackville	1890	Port Elgin, N.B	do	46 0	12 4	4 8	16	11	J. Trenholm, *et al* Port Elgin, N.B.
85,419	Augusta	St. Catharines	1883	Port Robinson, Ont.	do	66 0	16 0	6 4	57	31	H. M. Helliwell, St. Catharines, Ont.
66,063	Aurelia	Quebec	1869	Buffalo, U.S	do	56 0	14 9	6 6	32	19	Ruliff Grass, Trenton, Ont.
53,887	Aurora	do	1866	Loint Lévis, Que	Wheels—A roues	107 8	21 0	7 1	125	79	Jos. Blondin, Lachine, Que.
90,442	Aurora	Winnipeg	1885	Icelanders River, Man.	do	121 0	19 2	8 4	225	141	Lake Winnipeg Transp. Trading & Lumber Co., Selkirk, Man.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
103,156	Autolycus	Vancouver	1895	Vancouver, B.C.	Screw—A hélice	53 1	10 0	5 5	25	17	H. C. Nixon, Denman Isle, B.C.	
94,724	Avon	Windsor, N.S.	1888	Hantsport, N.S.	do	78 6	15 6	10 0	64	41	E Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	
77,998	Aylmer	Ottawa	1879	Aylmer, Que	do	60 0	9 0	4 3	26	18	John W. Ritchie, Fitzroy, Ont.	
103,031	Ballantyne	Ottawa	1892	Simcoe, Ont	Wheels—A roues	37 5	16 0	3 3	14	6	McLachlin Bros., Arnprior, Ont.	
92,310	Baltic	Collingwood	1867	Owen Sound, Ont	do	181 0	27 9	11 9	1324	834	Chas. Cameron, Collingwood, Ont.	
102,093	Bannockburn	Montreal	1893	Middlesborough	Screw—A hélice	245 0	40 1	18 4	1620	1035	Montreal Transportation Co., Montreal.	Classed, English Lloyds.
83,454	Barbara Boscowitz	Victoria	1883	Victoria, B. C.	do	119 0	22 0	16 0	269	239	Samuel Williams, Victoria, B. C.	
78,678	Barcelona	Halifax	1878	Dundee, G. B.	do	284 2	34 2	24 3	1802	1180	The Canada & Newf'ld Steamship Co., Ltd., Halifax, N. S.	Classed, English Lloyds.
103,634	Baskatong	Ottawa	1895	Baskatong, Ont	Wheels—A roues	36 5	16 0	3 4	13	8	John Gilmour, Ottawa.	
80,728	Batiscan	Quebec	1880	Quebec	do	67 9	16 0	4 1	40	17	Evan John Price, Quebec.	
61,153	Bayfield	Toronto	1864	Buffalo, U.S	Screw—A hélice	110 0	18 5	9 3	150	94	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa.	
71,118	Beatrice	Collingwood	1877	Collingwood, Ont	do	63 0	12 3	5 6	30	20	Wm. J. Keays, Sarnia, Ont.	

100,865	Beatrice	Quebec	1893	Three Rivers, Que	Wheels—A roues	64 5	13 9	5 2	40	27	A. Baptist, Three Rivers, Que.
77,912	Beaubocage	Port Hope	1878	Bobcaygeon, Ont	do	92 0	24 6	4 4	129	104	Mossom Boyd, Bobcaygeon, Ont.
83,416	Beaver	Port Hope	1883	Gore Landing, Ont	Screw—A hélice	73 0	12 0	4 0	18	12	Thomas Harris, Gore Landing, Ont.
77,559	Beaver	Quebec	1873	Sorel, Que	Wheels—A roues	142 0	24 5	9 0	273	104	John C. Kaine, Quebec.
92,705	Beaver	Winnipeg	1890	Norman, Ont	Screw—A hélice	48 0	11 4	4 7	34	23	E. W. Brydges, Keewatin, Ont.
83,157	Beaver	Belleville	1892	Belleville, Ont	do	64 3	15 3	7 3	41	24	John Bonar, Belleville, Ont.
100,678	Beaver	Vancouver	1892	New Westminster, B. C.	do	26 0	6 8	3 0	3	2	John R. Brown, Harrison, Hot Springs, Colorado, U.S.
100,428	Beaver	Ottawa	1893	Simcoe, Ont	Wheels—A roues	36 0	16 0	3 2	13	6	A. Lumsden, Ottawa, Ont.
73,045	Bee	Quebec	1873	Sorel, Que	do	68 7	16 0	3 8	61	32	Wm. Gerrard Ross, St. Nicholas, Que.
94,802	Bella	Victoria	1888	Victoria, B. C	Screw—A hélice	34 5	8 1	3 8	8	6	John Clayton, Bella Bella, B. C.
83,415	Bella Fair	Port Hope	1881	Bobcaygeon, Ont	do	50 0	7 0	4 0	7	5	W. D. Kelly, Bridgenorth, Ont.
103,631	Bella Ritchie	Ottawa	1895	Quyon, Que	Wheels—A roues	87 7	24 0	6 4	82	50	A.C. Davis, Quyon, Que.
....	Bella Taylor	Chatham, Ont	1868	Chatham, Ont	Screw—A hélice	61 0	12 0	6 8	38	17	Richard Power, Barrie, Ont.
85,674	Belle	New Westminster.	1884	New Westminster, B. C.	do	75 0	15 4	6 7	67	45	B.C. Mills Timber & Trading Co., Vancouver, B.C.
71,184	Belle	Owen Sound	1875	Meaford, Ont	do	37 0	9 5	4 0	7	5	John R. Bell, Hobart, Ont.
85,746	Belle	Quebec	1883	Quebec	do	68 3	16 0	6 6	51	35	Evan John Price, Quebec.
90,817	Belle Amelia	Port Hope	1883	Cobourg, Ont	do	39 0	8 0	3 2	4	3	G. W. Dench, Trenton, Ont.
103,237	Belle Drummond	Montreal	1894	Montreal	do	56 0	12 0	5 4	30	20	A.D. Drummond, Radnor Forges, Que.
88,700	Bellisle	St. John, N. B.	1881	Calais, Maine	Stern wheel—A roues	86 5	18 8	4 8	155	98	The Bellisle Steamboat Co., Springfield, N.B.
96,913	Bertha	Kingston	1891	Kingston, Ont	Screw—A hélice	51 4	10 0	3 4	18	12	A. Chown, Kingston, Ont.
71,229	Bertha Endress	Sault Ste. Marie.	1876	Two Rivers, U. S	do	42 0	11 0	5 0	32	24	H. A. Duncan, Sault Ste Marie, Ont.
90,578	Bertha May	Toronto	1886	Gravenhurst, Ont	do	43 5	11 0	4 5	20	14	Chas. Mickle, Gravenhurst, Ont.
....	Berthier	Montreal	1870	Sorel, Que	Wheels—A roues	184 2	28 1	8 6	1283	852	Montreal Safe Deposit Co.
92,401	Bessie	Chatham, N. B.	1886	Newcastle, N. B	Screw—A hélice	38 0	7 5	4 0	5	4	Timothy W. Crocker, Newcastle, N. B.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
94,840	Bessie Ardella....	St. Andrews....	1891	West Isles, N. B....	Screw—A hélice	36 5	11 2	4 6	11	8	G. C. Pendleton, West Isles, N.B.	
77,846	Bessie and Harry.	Halifax.........	1880	Halifax, N.S.	do	46 0	12 8	6 2	22	13	Peter Judge, Halifax, N.S.	
73,034	Bienvenu.........	Quebec.........	1875	Pointe aux Trembles, Que.	Wheels—A rouse....	144 0	25 0	8 0	648	373	Zephirin Arpin, Lanoraie, Que.	
92,665	Birdie Jones......	Ottawa.........	1885	Hull, Que	do	28 3	5 4	2 7	2	2	A. W. Jones, Ottawa, Ont.	
64,608	Bismarck.........	St. John, N. B.	1872	St. Mary's, York Co., N. B.	do	65 3	12 0	4 0	49	10	Archibald FitzRandolph, Fredericton, N.B.	
71,225	Blanche Shelby...	Sault Ste. Marie	1874	Buffalo, U.S........	Screw—A hélice	42 0	9 0	4 0	21	12	Thos. Currie, Wiarton, Ont.	
97,124	Blandford........	Quebec	1890	Quebec, Que........	Wheels—A roues....	67 3	14 3	4 6	65	27	Napoleon A. Hurteau, Montreal.	
85,520	Blandina..........	Toronto	1883	Bronte, Ont	Screw—A hélice	67 0	12 2	4 6	46	32	Herbert H. Booth, Toronto, Ont.	
83,039	Blinkbonny	Brockville	1881	Brockville, Ont.....	do	28 3	6 6	2 8	3	2	John W. Neilson, Lynn, Ont.	
96,989	Blonde............	New Westminster.	1891	New Westminster, B.C.	do	56 0	12 2	5 6	33	23	C. H. DeBeck, New Westminster, B.C.	
80,960	Blue Bell	Picton, Ont	1888	Kingston, Ont......	do	48 5	8 9	3 6	12	8	Hiram A. Calvin, Kingston, Ont.	
97,033	Blue Hill.........	Halifax.........	1887	Boston, U.S........	do	135 0	18 0	7 0	196	98	The Bras D'Or Steam Navig. Co., Halifax, N.S.	
92,306	Bob Foote........	Collingwood	1888	Collingwood, Ont...	do	52 0	12 9	6 8	39	27	Charles Noble, Collingwood, Ont.	

94,908	Bon Accord	New Westminster.	1890	Victoria, B.C.	Stern wheel—A roues	82 0	14 4	4 1	84	57	D. J. Munn, New Westminster, B.C.	
....	Bohemian	Montreal	1874	Montreal	Wheels—A roues	175 3	27 2	9 2	1138	691	Montreal Safe Deposit Co.	
87,966	Bonavista	do	1884	Newcastle-on-Tyne, Eng.	Screw—A hélice	240 4	33 5	18 3	1306	836	Dominion Coal Co., Ltd., Glace Bay, C.B.	Classed English Lloyds.
77,997	Bonito	Ottawa	1879	Hull, Que	do	53 4	10 8	4 0	17	12	J. Lee, L'Orignal, Ont.	
100,425	Bonnechére	do	1893	Simcoe, Ont	Wheels—A roues	35 0	16 0	3 0	13	6	McLachlin Bros., Arnprior, Ont.	
90,606	Booth	do	1885	North Bay, Ont.	do	120 0	37 0	8 0	235	194	J. R. Booth, Ottawa	
98,585	Boston	Yarmouth	1890	Glasgow, G.B.	Screw—A hélice	245 0	36 0	20 0	1694	733	Yarmouth Steamship Co., Yarmouth, N.S.	Classed English Lloyds.
100,370	Bourgeois	Quebec	1892	Three Rivers, Que	Wheels—A roues	108 0	20 0	5 8	94	59	C. Bourgeois, Three Rivers, Que.	
74,244	Bourgeois	Montreal	1877	Sorel, Que	do	103 7	19 4	6 5	170	93	C. Bourgeois, St. Angèle, Que.	
88,527	Brace	Hamilton	1884	Hamilton, Ont	Screw—A hélice	21 0	5 4	2 0	9	6	Joseph Brace, Hamilton, Ont.	
100,681	Brant	New Westminster.	1892	New Westminster, B.C.	do	34 0	7 0	3 0	19	13	Western Fisheries and Trading Co., New Westminster, B.C.	
96,722	Bridgetown	Chatham, N.B.	1889	Chatham, N.B.	do	42 3	9 4	4 5	15	10	Edward Sinclair, Newcastle, N.B.	
96,081	Bridgewater	Halifax	1889	Dumbarton, G.B.	do	120 0	20 0	9 0	208	119	The Coastal Steam Packet Co. (Ltd.), Bridgewater, N.S.	Classed English Lloyds.
103,221	Britannia	Ottawa	1888	Hull, Que	do	35 8	7 9	3 0	4	3	Reynolds and Cook, Ottawa, Ont.	
92,615	Brothers	Port Arthur	1886	Port Arthur, Ont.	do	39 4	9 8	5 8	18	12	Eli Nuttall, Port Arthur, Ont.	
80,735	Brothers	Quebec	1880	St. Nicholas, Que.	Wheels—A roues	126 2	25 0	8 4	367	213	Joseph P. Picard, St. Francois, Que.	
83,145	Bruce	St. Catharines	1882	Thorold, Ontario	Screw—A hélice	44 0	12 0	5 2	16	10	Wm. Lemoine, Collingwood, Ont.	
72,679	Brunette	Victoria	1878	San Francisco, U.S.	do	35 0	6 8	2 7	3	2	Robt. Ward, Victoria, B.C.	
94 902	Brunette	New Westminster.	1890	New Westminster, B.C.	do	60 0	13 5	6 0	37	25	Brunette Saw Mills Co., New Westminster, B.C.	
97,155	Burt	Victoria	1890	Victoria, B.C.	do	66 3	13 8	5 8	50	34	Daniel Mooney, Vancouver, B.C.	
92,612	Butcher Boy	Port Arthur	1879	Bay City, Michigan, U.S.	do	95 6	20 6	6 6	215	146	Victoria Harbour Lumber Co. (Ltd.), Barrie, Ont.	
100,195	Bute	Vancouver	1890	New Westminster, B.C.	do	28 6	6 7	2 6	4	3	E. E. Evans, Vancouver, B.C.	
83,458	Buzz	Victoria	1884	Victoria, B.C.	do	45 6	9 4	3 3	13	7	Alex. Ewan, New Westminster, B.C.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
92,664	C. B. Powell......	Ottawa	1887	Pembroke, Ont......	Wheels—A roues....	139 0	36 0	7 2	272	172	The Upper Ottawa Improvement Co.	
103,214	C. E. Read	Ottawa.........	1894	Simcoe, Ont........	do	42 0	16 2	3 4	13	8	W. H. Hurdman, Ottawa, Ont.	
92,657	C. F. Dunbar.....	St. Catharines ..	1871	Erie, U.S...........	Screw—A hélice.....	47 0	13 0	5 0	33	22	James Pendergast, Cornwall, Ont.	
78,039	C. H. Merritt.....	Toronto.........	1883	Chatham, Ont	do	85 0	24 0	6 5	122	83	Lewis A. Appelle, M.O., Belleville, Ont.	
69,530	C. J. Brydges.....	Montreal	1874	Buffalo, U.S........	do	62 2	16 0	8 0	39	21	The Department of Public Works, Ottawa.	
97,132	C. S. Parnell......	Quebec	1891	Quebec, Que.... ...	do	44 9	11 9	4 3	17	9	M. Delaney, Quebec.	
80,574	C. W. Chamberlain	Windsor, Ont...	1881	Walkerville, Ont....	do	127 0	26 6	9 2	385	243	International Wrecking Co., Windsor, Ont.	
71,242	C. W. Dennis.....	Toronto.........	1874	Buffalo, U.S........	do	41 5	10 5	5 0	17	8	The Minister of Public Works, Ottawa.	
88,308	C. W. Jones......	Quebec	1885	Lévis, Que	do	56 5	14 8	6 8	48	30	Henry Jewell, Quebec.	
77,583	C. Anderson......	Montreal......	1874	Buffalo, U.S........	do	75 0	18 0	5 0	105	64	A. E. Gervais, Contrecœur.	
92,690	Caber Feidh......	Pictou, N.S.....	1892	Pictou, N.S.........	do	69 4	16 0	7 1	61	34	J. Henry McKenzie, Bay View, Pictou, N.S.	
87,993	Cacouna..........	Montreal.	1884	Newcastle-on-Tyne..	do	250 0	35 4	16 4	1450	930	Dominion Coal Co., Ltd., Montreal.	Classed, English Lloyds.
97,162	Caledonia.........	Victoria.... ...	1891	N. Westminster, B.C	Sternwheel—A roues	132 0	24 9	4 7	354	223	The Hudson Bay Co., Victoria, B.C.	
97,144	Calla.............	St. Andrews....	1891	West Isles, N.B.....	Screw—A hélice....	30 0	7 2	4 5	6	4	Fred. W. Richardson, West Isles, N.B.	

100,040	Callendar........	Toronto	1892	North Bay, Ont.....	do	20 0	6 6	2 4	2	1	Isaac Dollery, Fairbank, Ont.	
94,797	Calluna..	Richibucto......	1893	Richibucto, N.B....	do	50 0	13 0	6 1	22	15	Annie A. Robertson, Richibucto, N.B.	
74,297	Cambria..........	Port Arthur....	1887	Lévis, Que..........	Wheels—A roues....	174 8	23 3	10 7	937	590	G. W. Brown, Pt. Arthur, Ont.	
00,024	Camilla...........	Toronto........	1890	Roache's Point, Ont.	Screw—A hélice.....	68 0	12 5	6 8	54	37	Jennie J. Ferguson, Toronto, Ont.	
51,64[illegible]	Campana.........	Quebec.........	1873	Glasgow, G.B.	do	240 8	35 3	20 7	1288	876	The Quebec Steamship Co., Quebec.	
100,86[illegible]	Campania	do	1893	Lake Megantic, Que.	do	48 4	13 2	5 0	23	16	G. M. Stearns, Lake Megantic, Que.	
....	Canada...........	Montreal.	1866	Sorel, Que..........	Wheels—A roues....	248 0	31 2	10 8	2009	1168	Montreal Safe Deposit Co.	
100,39[illegible]	Canada.........	Hamilton......	1872	Hamilton, Ont... ..	Screw—A hélice.....	135 2	24 2	11 5	557	366	J. S. Nesbit, Sarnia, Ont.	
90,60	Canada Atlantic Transfer.	Ottawa.........	1884	Coteau Landing.....	Wheels—A roues....	171 0	70 0	8 6	619	395	N. Paul, Sorel, Que.	
103,24[illegible]	Canadien.	Montreal.... ..	1883	Sorel, Que.....	Screw—A hélice.....	61 3	9 7	3 9	22	15	R. Godin, Sorel, Que.	
80,76[illegible]	Cape Blanc Boy...	Quebec.	1881	St. Laurent, Isle of Orleans, Que.	do	37 8	11 0	5 2	11	7	E. Huot, Montreal.	
97,80[illegible]	Cape Breton......	Montre l..... .	1890	Sunderland, G.B .	do	258 0	37 5	16 8	1764	1109	Dominion Coal Co., Ltd., Montreal.	Classed, English Lloyds.
100,203	Capilano..........	Vancouver......	1892	Vancouver, B.C.....	do	120 0	22 2	9 6	231	157	Union Steamship Co., Vancouver, B.C.	Classed, American Record.
100,026	Caponaning.......	Toronto	1888	French River, Ont .	do	41 6	11 1	5 0	18	12	The Ontario Lumber Co., Toronto, Ont.	
64,585	Captain...........	St. John, N.B. .	1871	Indiantown, St. John, N.B.	do	72 0	16 6	8 2	68	21	Archibald Tapley, St. John, N.B.	
64,140	Cariboo & Fly.....	Victoria........	1866	Victoria, B.C. ..	do	130 2	22 3	6 4	281	202	R. Cunningham, Skeena, B.C.	
100,420	Carleton	Ottawa........	1893	Carleton Place, Ont.	do	82 2	25 3	5 0	68	61	S. J. McLaren, Ottawa, Ont.	
92,388	Carlton	Hamilton	1878	Westport, Ont......	do	40 0	8 2	2 3	8	6	J. W. Fitzgerald, Parry Harbour, Ont.	
....	Carlyle........	Kingston	1870	Bedford Mills, Ont..	do	105 3	20 6	6 5	128	83	Wm. Redmond, Picton, Ont.	
92,559	Carmana	Belleville.......	1889	Belleville, Ont......	do	90 0	15 5	5 3	56	38	T. S. Carman, Belleville, Ont.	
92,653	Carmona	St. Catharines..	1871	Port Robinson, Ont..	Wheels—A roues....	173 0	25 0	11 0	980	574	Geo. W. Brown, Port Arthur, Ont.	
78,012	Caro	Winnipeg.......	1883	Toronto, Ont........	Screw—A hélice.....	38 0	7 8	3 9	14	10	J. S. Whiting, Rat Portage, Ont.	
100,648	Caroline..........	Victoria........	1887	Victoria, B.C.......	do	26 0	7 2	3 0	3	3	Mason & Sinclair, Comox, B.C.	
80,620	Carrie...........	Barrington	1880	Yarmouth, N.S. ...	Screw—A hélice	50 0	12 0	4 8	15	7	Arthur A. Munro, Bridgewater, N.S.	
88,536	Carrie........ ...	Hamilton......	1889	Hamilton, Ont ..	do	29 0	6 6	3 2	3	2	James H. Hamilton, Hamilton, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
96,958	Carrie Knight....	St. John, N.B..	1884	Scituate, Mass., U.S.	Screw—A hélice....	29 8	6 8	2 1	6	4	A. FitzRandolph, Fredericton, N.B.	
......	Carriella..........	Toronto........	1869	Barrie, Ont.........	do	70 0	12 0	4 5	35	24	D. Laing, Orillia, Ont.	
92,432	Cecebe..........	Toronto.......	1886	Burk's Falls........	do	31 7	7 2	3 3	11		The Muskoka and Nip. Nav. Co., Gravenhurst.	
71,090	Ceres..........	Brockville.....	1877	Prescott, Ont.	do	79 2	23 6	6 6	102	98	Thos. Reynolds, Ottawa, Ont.	
72,565	Ceres..........	Kingston.......	1875	Kingston, Ont.	do	77 7	26 0	9 4	147	69	The Montreal Transportation Company.	
97,153	Chaco..........	Victoria......	....	Norway..........	do	23 0	6 0	2 4	3	2	W. E. Dickenson, Nanoose Bay, B.C.	
71,083	Chaffrey..........	Montreal.......	1875	Portsmouth........	do	59 0	14 0	6 0	42	29	Edmond Robineault, Beauharnois.	
92,331	Challenger........	Quebec........	1886	Levis, Que........	do	88 8	20 2	9 7	108	73	The Minister of Agriculture, Ottawa.	
....	Chambly..........	Montreal......	1871	Sorel, Que.......	Wheels—A roues...	153 1	24 3	7 8	647	397	Montreal Safe Deposit Co.	
80,017	Champion........	St. John, N.B..	1880	Portland, St. John, N.B.	do	121 6	24 1	6 2	190	120	Archibald Tapely, St. John, N.B.	
....	Champion........	Port Hope......	1868	Lindsay, Ont........	do	94 5	15 1	5 3	142	89	Geo. Crandell, Lindsay, Ont.	
103,443	Chance..........	Ottawa.........	1895	Ottawa, Ont........	Screw—A hélice....	43 1	7 1	3 6	5	2	J. R. Arnoldi, Ottawa, Ont.	
100,180	Charlemagne.....	Montreal.......	1891	Montreal..........	do	87 3	18 6	7 6	76	52	The Charlemagne and Lake, O. Lumber Co., Montreal, Que.	
97,008	Charles E. Armstrong.	St. Catharines...	1894	St. Catharines, Ont.	do	56 0	13 8	7 5	49	33	E. Armstrong, Port Colbourne, Ont.	

80,746	Charlotte....	Ottawa..... . .	1880	Quebec.	do	37 0	10 3	3 6	14	9	Lake Temiscamingue Railway Co., Ottawa, Ont.
....	Charlotte.........	Mon real.. .. .	1870	Montreal...........	do ...	68 1	14 4	6 1	59	36	E. Monarque, Sorel, Que.
88,622	Charlton	Windsor, Ont...	1862	Chicago, U,S..	do	135 0	19 4	10 4	389	265	Boutelle Towing and Wrecking Co., Sarnia, Ont.
100793	Charmer	Victoria...... .	1886	San Francisco, U.S.	do	200 0	42 0	12 9	1044	497	Canadian Pacific Nav. Co.(Ltd) Victoria, B.C.
103,099	Chateauguay	Montreal. . ..	1894	Montreal.	Wheels—A roues....	133 8	20 2	7 1	222	119	A. Goulet, Lachine, Que.
75,843	Chebucto.........	Halifax.........	1865	Dartmouth, N.S....	do	86 7	20 0	9 0	108	65	Wm. E. Sproull, Pictou Landing. N.S.
77,691	Cherokee.........	Toronto........	1867	Windsor, Ont.......	Screw—A hélice	92 0	20 0	7 9	179	121	The Ontario Lumber Co., Midland, Ont.
94,738	Chester.	Windsor, N.S...	1890	Hantsport, N.S.....	do	80 5	17 0	9 0	80	36	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.
53,588	Chicora......	Halifax.........	1864	Liverpool, G.B	Wheels—A roues....	221 0	26 0	10 9	930	539	Niagara Navigation Co., (Ltd) Toronto, Ont.
80,756	Chicoutimi	Toronto	1881	Bienville, Lévis, Que	do	92 9	19 5	6 3	110	70	J. J. Davies, Toronto, Ont.
71,178	Chieftain.........	Kingston.......	1874	Garden Island, Ont.	do	136 8	24 1	9 4	435	197	The Calvin Co., (Ltd), Garden Island, Ont.
92,698	Chieftain...... ..	Winnipeg. . . .	1889	Big Forks, Rainy River, Ont.	Screw—A hélice	52 0	12 0	5 4	40	27	F. W. Coates, Port Francis, Ont.
94,820	Chieftain.	Victoria.......	1890	Victoria, B.C......	do	79 5	16 5	7 8	65	39	Robert Cunningham, Point Essington, B.C.
92,560	Chipmunk...... .	Montreal......	1888	Montreal...........	do	58 2	10 3	4 9	20	13	Geo. W. Eadie, Montreal, Que.
100,753	Chippewa	Toronto	1893	Hamilton, Ont......	Wheels—A roues....	308 5	36 3	12 3	1514	764	Niagara Navigation Co., Toronto, Ont.
83,103	Christena	Richibucto.. ...	1886	Mission Point, Que .	do	70 3	17 2	5 5	57	35	W. Gross and K. Sheers, Campbellton, N.B.
100,756	Chub	Toronto	1893	Bronté, Ont	Screw—A hélice	71 5	18 3	5 7	57	39	L. Dorland, Bronté, Ont.
92,732	Cibola...........	Toronto	1888	Deseronto, Ont	Wheels—A roues....	252 0	28 4	10 7	962	522	Niagara Navigation Co., Toronto, Ont.
96,713	Circassian	Ottawa..... ...	1886	Aylmer, Que........	Screw—A hélice ...	46 5	9 0	2 5	8	5	Alfred Bourgeau, Aylmer, Que.
97,117	Circe.............	Collingwood....	1889	Collingwood, Ont.. .	do	28 0	7 0	3 0	3	2	C. Tobey, Collingwood, Ont.
59,966	Cité	Quebec.........	1870	Point Lévis, Que....	Wheels—A roues....	77 0	16 5	6 5	52	33	Mrs. Joseph Nadeau, Sorel, Que.
96,998	City of Ainsworth.	New Westminster.	1892	Ainsworth, B.C.....	Screw—A hélice	84 0	21 0	4 2	193	122	John Patterson, Nelson, B.C.
71,094	City of Belleville..	Prescott........	1878	St. Catharines, Ont.	do	89 0	15 0	7 0	101	69	C. P. C. & P. Transfer Co., Prescott, Ont.
92,734	City of Chatham..	Toronto	1888	Toronto, Ont	do	125 6	28 5	9 9	341	232	Chatham Navigation Co. Chatham, Ont.

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Tonnage Gross. Brut.	Tonnage Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
94,766	City of Collingwood.	Owen Sound....	1893	Owen Sound, Ont...	Screw—A hélice	213 0	34 0	12 6	1387	893	Martin Burton, Collingwood, Ont.	
....	City of Dresden...	Windsor, Ont..	1872	Windsor, Ont.......	do	93 0	21 0	8 9	194	124	Chas. D. Shurley, Kingsville, Ont.	
80,589	City of Guelph....	Toronto	1880	Barrie, Ont.........	Wheels—A roues....	41 6	8 3	3 0	11	7	George Sleemin, Guelph, Ont.	
71,240	City of London....	Port Stanley....	1888	London, Ont........	E. C. & B...... ..	90 0	30 5	3 5	79	64	David Foster, London, Ont.	
92,390	City of London....	Collingwood....	1888	Kingston, Ont . .	Screw—A hélice	120 0	27 0	7 8	516	294	North Shore Navigation Co., M. Burton, Collingwood, Ont.	
97,111	City of Midland ..	Collingwood. ..	1890	Owen Sound, Ont...	do	176 4	28 3	10 7	974	662	do	
90,698	City of Mount Clemens.	St. Catharines..	1888	Mount Clemens.....	do	95 0	21 8	6 0	102	69	S. E. Stamon, Wallaceburg, Ont.	
96,995	City of Nanaimo..	New Westminster.	1891	Vancouver, B.C.....	do	159 0	32 0	9 4	761	518	Mainland and Nanaimo S. N. Co., New Westminster, B.C.	Classed, American Record.
71,181	City of Owen Sound	Toronto	1875	Owen Sound, Ont...	do	172 0	31 0	13 0	732	498	The Collins Bay Rafting and Ford'g Co., Collins Bay, Ont.	
94,762	City of Parry Sound	Collingwood....	1889	Meaford, Ont.......	do	130 0	25 0	10 0	491	334	The N. S. Nav. Co, M. Burton Collingw'd Ont	
59,286	City of Saint John	Gaspé..........	1870	Carleton, N.B	Wheels—A roues....	159 9	27 1	9 8	709	447	Yarmouth S.S. Co., Yarmouth, N.S.	
100,134	City of Selkirk....	Winnipeg.	1892	Selkirk, Man........	Screw—A hélice	103 7	23 4	9 1	322	219	The Manitoba Fish Co. (Ltd.), Windsor, Ont.	
100,020	City of Stratford..	Toronto	1874	Port Dalhousie, Ont.	do	32 4	8 8	2 7	4	3	Andrew J. Jeffrey, Stratford, Ont.	
94,769	City of Toronto...	Owen Sound....	1895	Owen Sound, Ont...	Wheels—A roues....	150 0	24 0	9 2	782	492	Martin Burton, Collingwood, Ont.	

94,843	City of Windsor	Windsor, Ont	1883	Detroit, U.S	Screw—A hélice	117 0	24 8	11 0	511	316	S. T. Reeves, Windsor, Ont.	
96,762	Clansman	Port Hawkesb'ry	1890	Port Hawkesbury, N.S.	do	59 0	10 0	6 6	23	16	Robert Stevenson, Wallace, N.S.	
74,382	Clara	Toronto	1877	Barrie, Ont	do	44 0	8 0	6 5	12	8	William Penn Jaynes, Barrie, Ont.	
96,81[illegible]	Clara Hickler	Sault Ste. Marie	1882	Buffalo, U.S	do	41 2	11 7	6 3	42	32	Neil McDonald, Sault Ste. Marie, Ont.	
90,789	Clara W. Young	Vancouver	1888	New Westminster, B.C.	do	54 5	13 2	5 2	31	21	R. V. Winch, Vancouver, B.C.	
94,984	Clark Bros.	Toronto	1890	Toronto, Ont	do	40 0	8 9	3 4	5	3	Joseph Clark, Toronto, Ont.	
100,755	Cleopatra	Toronto	1893	Hamilton, Ont	do	113 5	16 9	9 2	104	71	A. E. Gooderham, Toronto, Ont.	
....	Clifton	Chippawa	1885	Chippawa, Ont	Wheels—A roues	187 0	26 0	7 6	236	103	L. Hotchkis, Derby, Connecticut, U.S.	
90,750	Clifton	St. John, N.B.	1886	Hampton, N.B.	Stern wheel—A roue	91 1	18 0	4 4	138	87	Robt. G. Earle, Hampton, N.B.	
72,951	Clinton	St. Catharines	1874	St. Catharines, Ont.	Screw—A hélice	138 0	23 8	12 0	430	292	James Matthews, Toronto, Ont.	
80,031	Clipper	Ottawa	1880	Brockville, Ont	do	31 8	7 0	2 8	4	3	A. Thompson, Ottawa, Ont.	
100,536	Clipper	Digby	1889	New York, U.S	do	62 0	14 8	6 0	30	15	G. A. Viets, Digby, N.S.	
77,779	Clucas	Goderich	1882	Goderich, Ont	do	60 0	13 8	5 7	28	19	James Clarke, Goderich, Ont.	
59,863	Clyde	Quebec	1868	Point Levis, Que	Wheels—A roues	141 7	23 5	9 4	592	373	John S. McLean, Halifax, N.S.	
96,714	Clyde	Ottawa	1888	Baie des Pères	Screw—A hélice	61 5	13 5	3 4	29	26	Gillis Bros., Braeside, Ont.	
94,898	Clyde	New Westminster.	1889	Vancouver, B.C	do	80 0	16 0	6 0	68	46	J. H. Woodworth, Vancouver, B.C.	
86,071	Coban	Montreal	1882	Sunderland, Eng	do	231 0	33 1	16 0	1063	688	Black Diamond Line SS. Co.	Classed, English Lloyds.
71,165	Coboconk	Port Hope	1876	Fenelon Falls, Ont.	Wheels—A roues	80 8	15 8	5 0	103	86	M. McHadden, Fenelon Falls, Ont.	
96,803	Collector	Halifax	1891	Dartmouth, N.S	Screw—A hélice	63 8	20 8	5 5	52	35	Louis Hefler, Halifax, N.S.	
80,911	Colonel By	Prescott	1868	Ogdensburg, U.S	do	45 0	9 0	3 0	9	6	David Eligh, Kemptville, Ont.	
....	Colonel Stickland	Port Hope	1871	Lakefield, Ont	Wheels—A roues	80 0	17 0	6 0	164	104	John Ross, Quebec.	
71,105	Comet	Chatham, Ont	1876	Chatham, Ont	Screw—A hélice	44 0	8 6	3 6	22	15	R. E. Moore, Harriston, Ont.	
92,450	Comet	Toronto	1887	Milford Bay, Ont	do	60 0	11 0	5 0	20	14	Robert J. S. Stroud, Milford Bay, Ont.	
96,982	Comet	New Westminster.	1891	New Westminster, B.C.	do	77 0	16 0	7 7	85	59	B. C. Mills Timber and Trading Co., Vancouver, B.C.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Tonnage Gross. Brut.	Tonnage Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
....	Commodore	Port Hope	1867	Lindsay, Ont........	Wheels—A roues....	96 0	16 8	5 0	175	110	George Crandell, Lindsay, Ont.	
97,067	Commodore	Charlottetown ..	1891	Charlottetown, P.E.I	Screw—A hélice	48 2	9 8	5 0	13	8	George E. Batt, Charlottetown, P.E.I.	
103,450	Commodore	Ottawa.........	1895	Carleton Place, Ont.	do	36 2	8 2	3 0	3	3	John Moore, Carleton Place, Ont.	
75,699	Commodore Holiwell.	Quebec.........	1878	Quebec.............	do	31 4	9 3	4 2	10	3	Thomas Fitzgerald, Quebec.	
71,614	Como..	Montreal.......	1875	Sorel, Que..........	Wheels—A roues ...	95 0	17 2	5 2	75	47	H. Hamelin, Champlain, Que.	
100,202	Comox	Vancouver......	1891	Vancouver, B.C.....	Screw—A hélice	101 0	18 1	5 2	101	60	Union Steamship Co., Vancouver, B.C.	Classed, American Record.
63,816	Conqueror	Montreal	1871	Renfrew, G.B.......	Wheels—A roues....	136 6	21 7	11 8	233	24	Sincennes-McNaughton Line, Montreal.	
52,630	Conqueror	Quebec.........	1865	do ..	do	136 5	20 2	11 6	199	15	Frank Ross, Quebec.	
90,570	Conqueror........	Toronto	1886	Toronto, Ont . ..	Screw—A hélice	60 0	13 8	5 5	25	17	Elizabeth J. Burk, Toronto, Ont.	
90,556	Conservative......	Port Burwell....	1886	Port Burwell, Ont...	do . .	36 2	8 9	4 3	6	3	John E. Reid, Port Burwell, Ont.	
88,540	Constance	Hamilton	1885	Greenock, G.B......	do	18 0	5 0	2 2	1	1	Jas. Turnbull, Hamilton, Ont.	
100,412	Constance	Ottawa.........	1891	Owen Sound, Ont...	do	115 6	19 6	11 2	185	126	The Minister of Customs, Ottawa, Ont.	
94,899	Constance	New Westminster.	1890	Victoria, B.C.......	do	66 0	14 4	6 9	50	29	Alex. Ewen, New Westminster, B.C.	
64,996	Contest...........	Quebec.........	1872	Quebec	Wheels—A roues....	132 3	23 0	10 5	275	106	Julien Chabot, Lévis, Que.	

100,205	Coquitlam........	Vancouver......	1892	Vancouver, B.C.....	Screw—A hélice ...	120 0	22 0	9 6	256	166	Union Steamship Co., Vancouver, B.C.	Classed, American Record.
92,445	Cora	Toronto	1887	Toronto, Ont	do	32 0	7 5	3 2	4	3	Oliver B. Sheppard, Toronto, Ont.	
97,165	Cora	Victoria........	1891	Cowichan, B.C......	do	54 4	14 8	5 0	25	17	Wm. Sutton, Victoria, B.C.	
88,240	Corrella	Brockville	1889	Brockville, Ont......	do	30 8	7 2	3 4	4	3	M. Kenville, Brockville, Ont.	
....	Corsican....	Montreal	1870	Montreal..........	Wheels—A roues....	175 2	27 0	11 3	1203	714	Montreal Safe Deposit Co.	
88,496	Couchiching	Winnipeg.... ..	1883	Rat Portage, Ont...	Screw—A hélice	92 6	19 6	7 9	105	91	The Western Lumber Co.(Ltd)Toronto, Ont.	
96,997	Courser........ .	New Westminster.	1892	New Westminster, B.C.	Stern wheel—A roue.	125 0	14 5	3 5	161	101	Alexander Peers, New Westminster, B.C.	
94,935	Crandella.........	Port Hope.... .	1891	Lindsay, Ont.......	Wheels—A roues...	122 0	20 0	6 5	266	170	G. Crandle, Lindsay, Ont.	
75,434	Cruiser..........	Ottawa.........	1877	Portsmouth	Screw—A hélice	83 2	14 6	6 5	55	24	J. Worthington *et al*, Toronto, Ont.	
78,014	Cruiser.........	Winnipeg	1880	Keewatin, Ont ...	do	38 0	9 5	3 6	12	8	Keewatin Lumbering and Manufacturing Co., Hamilton, Ont.	
75,791	Crusader	Ottawa.........	1874	Ottawa, Ont........	do	28 6	6 6	3 2	3	2	Robert Neil, Hull, Que.	
71,153	Cuba............	Hamilton..	1875	Kingston, Ont	do	177 0	26 0	11 5	931	599	Montreal and Chicago Merchants Shipping Co., Toronto, Ont.	
77,889	Cuckoo..........	Quebec.........	1878	Chicoutimi, Que.....	do	31 5	9 0	2 8	6	4	Ainsworth Sturton, Chicoutimi, Que.	
75,558	Cultivateur.......	Montreal	1874	Sorel, Que....	Wheels—A roues....	170 0	26 5	8 0	362	228	Montreal Safe Deposit Co.	
100,413	Curlew...........	Ottawa.........	1892	Owen Sound, Ont...	Screw—A hélice	116 3	19 8	11 3	158	96	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa, Ont.	
100,665	Curlew......	Kingston.......	1895	Kingston, Ont....	do	35 2	7 0	2 9	4	3	H. A. Cartwright, Belleville, Ont.	
100,770	Curlew......	Toronto	1891	Toronto, Ont......	do	29 0	6 6	3 4	3	3	F. H. Gooch, Toronto, Ont.	
88,178	Cutch	Vancouver......	1884	Hull, England......	do	180 0	23 2	11 7	324	163	Union Steamship Co., Vancouver, B.C.	Classed, English Lloyds.
103,235	Cygne...........	Montreal	1892	Orleans Island, Que.	do	48 4	7 6	2 8	12	8	M.T. Lefebre, Montreal, Que.	
96,706	D. A. Martin.....	Ottawa.........	1889	Kippewa, Ont	do	84 0	16 0	6 0	78	57	J. O. B. Latour, Ottawa, Ont.	
72,575	D. C. West.......	Kingston.	1874	Clayton, U. S.......	do	80 4	13 5	5 0	60	32	J. Fleming, Toronto, Ont	
83,298	D. D. Calvin	Kingston... ...	1883	Garden Island, Ont.	do	166 0	32 0	15 1	750	483	The Calvin Co., Ltd., Garden Island, Ont.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft 10ths				
78,007	D. L. Mather	Winnipeg	1882	Keewatin, Ont	Screw—A hélice	92 0	19 0	8 0	103	70	Keewatin Lumbering & Manufacturing Co., Hamilton, Ont.	
71,134	D. P. Day	Port Dover	1875	Buffalo, N.Y.	do	35 1	11 0	4 0	11	6	R. Harcourt, Welland, Ont.	
71,104	D. R. Van Allan	Port Hope	1881	Chatham, Ont	do	136 0	26 0	10 0	318	217	S. Rogers, Toronto, Ont.	
97,119	D'Alton McCarthy	Collingwood	1893	Collingwood, Ont	do	66 0	14 0	6 4	54	37	J. Playfair, M.O., Collingwood, Ont.	
96,708	D. McLachlin	Ottawa	1889	Arnprior, Ont	do	52 3	18 8	2 6	22	21	McLachlin Bros., Arnprior, Ont.	
88,574	Daisy	Kingston	1880	Kingston, Ont	do	29 2	7 5	2 8	9	6	Mrs. David (Mary) Jones, Kingston, Ont.	
74,353	Daisy	Pictou, N.S.	1877	Fisher's Grant, N.S.	do	40 6	10 8	4 0	11	7	Edward Malcolm, Port Malcolm, N.S.	
88,375	Daisy	Victoria	1885	Comox, B.C.	do	71 0	14 4	5 6	60	41	Victoria Lumber Co., Victoria, B.C.	
92,399	Daisy	Kingston	1889	Napanee, Ont	do	39 8	8 2	3 5	5	3	Jas. F. Ferguson, Kingston, Ont.	
103,049	Daisy	Ottawa	1890	Carleton Place, Ont.	do	30 2	6 2	2 0	2	1	Claude McLachlin, Arnprior, Ont.	
96,877	Daisy	Goderich	1888	Pt. Franks, Ont	do	41 0	11 0	4 5	11	7	Joseph Williams, Goderich, Ont.	
100,659	Daisy	Kingston	....	Alexandria Bay, U.S	do	39 0	6 1	3 1	4	3	G. B. Magee, Merrickville, Ont.	
100,465	Daisy	Quebec	1893	Quebec	do	41 6	11 0	4 5	15	10	P. J. Holden, Quebec.	
103,146	Daisy	Quebec	1894	Island of Orleans Que.	do	30 6	7 1	3 0	4	3	A. LaPrise, Pt. Lévis, Que.	

94,881	Dana	Montreal	1889	Sorel, Que	do	91 8	13 2	4 4	54	37	C.E. Levy, Maisonneuve, Que.
51,656	Dandy	Montreal	1864	Buffalo, N.Y.	do	48 0	13 0	5 6	46	15	Sincennes McNaughton Line, Montreal.
103,154	Dannie	Vancouver	1895	Vancouver, B.C.	do	38 6	10 2	4 5	15	10	Robert A. Harris, Vancouver, B.C.
62,279	Danube	Victoria	1869	Govan, G.B.	do	215 6	27 7	20 7	887	561	Canadian Pacific Nav. Co., Ltd., Victoria, B.C.
90,889	Dartmouth	Halifax	1888	Yarmouth, N.S.	Wheels—A roues	136 0	28 4	10 7	311	196	The Dartmouth Ferry Commission, Dartmouth, N.S.
64,967	Dauntless	Quebec	1871	Point Lévis, Que.	Screw—A hélice	82 0	18 4	9 5	81	35	W. Shaw, Quebec.
90,579	Dauntless	Toronto	1884	Gravenhurst, Ont.	do	44 6	8 0	4 5	8	5	W. T. Windsor, Callender, Ont.
85 306	DavidG.Thompson	Montreal	1883	Kingston, Ont.	do	103 3	17 3	9 8	182	75	Montreal Transportation Co.
90,661	David Duncan	Weymouth	1882	Halifax, N.S.	do	48 5	10 8	6 0	21	11	Leander M. Ellis, M.O., Weymouth, N.S.
54,398	David Weston	St. John, N.B.	1866	Carleton, St. John, N.B.	Wheels—A roues	176 6	27 5	8 2	765	552	The Star Line Steamship Co., Gagetown, N.B.
90,820	Dawn	Port Hope	1888	Lakefield, Ont.	Screw—A hélice	48 0	10 4	6 5	20	16	S. Purser, Hall Bridge, Ont.
96,817	Delight	Sault Ste. Marie	1890	Bruce Mines, Ont.	do	47 0	13 1	6 1	26	14	F. J. Snider, Bruce Mines, Ont.
61,134	Delisle	Montreal	1869	Buffalo, N.Y.	do	62 4	14 8	7 4	45	17	The Department of Public Works, Ottawa.
100,644	Delta	Victoria	1889	Victoria, B.C.	do	47 5	9 5	4 4	15	10	Victoria Canning Co., Ltd., Victoria, B.C.
90,805	Delta	Victoria	1886	Ladner's L'd'g., B.C.	do	54 0	14 0	4 3	25	17	Jos. Quadros, Victoria, B.C.
90,618	Delta	Moncton	1895	Hillsboro', N.B.	do	34 5	12 8	4 9	20	12	R. C. Peck, Hopewell, N.B.
78,042	Derby	Chatham, N.B.	1879	Chatham, N.B.	Wheels—A roues	50 5	7 0	3 1	12	9	J. C. Miller, Derby, N.B.
75,914	Deseronto	Deseronto	1879	Deseronto, Ont	Screw—A hélice	62 0	12 0	5 0	55	37	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.
71,150	Despatch	Goderich	1878	Buffalo, N.Y.	do	71 5	15 3	5 6	33	22	Walter Mack, Lambton, Ont.
96,986	Despatch	N. Westminster	1888	Revelstoke, B.C.	Wheels—A roues	54 0	10 8	4 5	37	23	Columbia & Kootenay Steamboat Nav. Co., Nelson, B.C.
103,297	Despatch	N. Westminster	1889	Seattle, U.S.	Screw—A hélice	33 6	6 9	2 9	7	5	The Alberta & B. C. Exploration Co., London, England.
92,729	Devenish	Toronto	1886	Toronto, Ont.	do	32 8	6 3	3 3	3	2	John Fleming, Toronto, Ont.
100,695	Diamond	Pictou, N.S.	1894	Pictou, N.S.	do	43 3	12 4	5 6	23	15	J. G. Dawson, Pictou, N.S.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du Navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
100,594	Diane	Montreal	1891	Sorel, Quebec	Screw—A hélice	65 3	10 0	4 8	23	16	H. Beauchemin, Sorel, Que.	
64.645	Dirigo	St. John, N.B.	1872	Carleton, St. John, N.B.	do	66 2	17 5	9 1	70	48	H. J. Olive, St. John, N. B.	
59,906	Diver	Quebec	1869	St. Thomas, Que	do	72 5	23 5	8 4	86	59	Pierre Bégin, Quebec.	
92,656	Dixie	St. Catharines	1888	Port Robinson, Ont.	do	56 2	12 2	4 7	37	25	H. L. Inglis, Niagara Falls, Ont.	
100,664	Dolce	Kingston	1894	Gananoque, Ont	do	42 3	7 4	2 9	5	3	J. W. Chuch, Gananoque, Ont.	
90,714	Dolphin	Halifax	1886	Dartmouth, N.S	do	39 6	12 0	4 5	12	8	R. Mosely, Dartmouth, N. S.	
80,680	Dolphin	Ottawa	1881	Montreal, Que	do	74 4	18 5	8 1	70	37	Ottawa Transportation Co., Ltd., Ottawa.	
92,441	Dolphin	Toronto	1871	E. Cowes, I. of W.	do	50 0	10 0	4 3	13	9	The Savannah Lumber Co., Ltd.	
90,710	Dolphin	Montreal	1887	Port Dalhousie, Ont.	do	37 0	6 1	3 0	6	5	John T. Nicolson, Montreal.	
83,419	Dominion	Port Hope	1884	Lindsay, Ont	Wheels—A roues	79 0	14 0	4 5	46	29	Francis Burke, Lindsay, Ont.	
90,707	Dominion	St. Catharines	1868	St. Catharines, Ont.	Screw—A hélice	137 0	23 4	11 4	478	304	John Sidley, Belleville, Ont.	
85,522	Dominion	Toronto	1882	Cobourg, Ont	do	37 5	6 8	3 5	6	4	Robt. Davies, Toronto.	
90,526	Dominion	Chatham, Ont.	1890	Chatham, Ont	do	95 0	24 0	5 0	138	94	David Flook, Chatham, Ont.	
96,710	Dora	Ottawa	1889	Opemica Lake, Ont.	do	61 6	13 0	3 5	48	44	Alex. Lumsden, Ottawa, Ont.	

96,861	Dorothy	Prescott	1888	Kingston, Ont	do	38 0	7 0	3 0	10	6	George F. Benson, Cardinal, Ont.
100,397	Dortha	Brockville	1894	Hamilton, Ont	do	71 0	12 6	4 8	51	35	Geo. T. Fulford, Brockville, Ont.
88,292	Dot	Quebec	1884	Quebec	do	33 8	9 5	4 0	10	7	O. B. C. Richardson, Que
103,220	Dot	Ottawa	1891	Kingston, Ont	do	31 0	7 0	3 0	2	2	R. W. Stephens, Ottawa, Ont.
103,212	Dottie	Ottawa	1888	Carleton Place, Ont.	do	25 4	5 2	2 1	1	1	D.H.Barr and G.E.Ray, North Bay, Ont.
92,733	Douglas	Toronto	1888	Midland, Ont	do	30 4	7 9	4 2	5	4	The Georgian Bay Consolidated Lumber Co., Ltd., Waubaushene, O.
94,907	Dreadnaught	Vancouver	1890	N. Westminster, B.C	do	82 0	13 0	5 5	33	22	W. H. Kendall, Vancouver, B.C.
88,235	Dream	Ottawa	1886	Kingston, Ont	do	50 6	10 3	4 2	12	9	Nathaniel C. Wallace, Ottawa.
92,356	Dream	St. John, N.B.	1881	Newark, U.S.	do	63 9	14 1	5 0	45	30	W. H. Thorne, St. John, N. B.
100,209	Drone	Vancouver	1892	Vancouver, B.C.	Wheels—A roues	40 0	16 0	3 5	29	18	British Columbia Iron Works Co., Ltd., Vancouver, B.C.
53,589	Druid	Ottawa	1856	Glasgow, G. B	do	160 0	21 6	9 6	239	166	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa, Ont.
90,800	Duchess	Victoria	1888	Golden, B.C	do	81 6	17 3	4 6	145	92	F. P. Armstrong, Golden, B.C.
103,342	Duchess of York	Montreal	1895	Montreal	do	156 8	25 3	9 4	490	261	Ottawa River Navigation Company.
83,068	E. B. Eddy	Ottawa	1881	Hull, Que	Screw—A hélice	98 0	20 7	8 0	78	38	Ottawa Transportation Co. Ltd., Ottawa, Ont.
96,705	E. G. Laverdure	Ottawa	1889	Ottawa, Ont	do	66 6	13 7	5 0	53	48	E. G. Laverdure, Ottawa, Ont.
103,445	E. H. Bronson	Ottawa	1895	Pembroke, Ont	do	140 7	43 7	7 7	285	180	The Upper Ottawa Imp. Co., Ottawa, Ont.
100,883	E. Ross	St. John, N.B.	1894	St. John, N.B	do	41 9	15 3	5 1	30	20	J. Leonard, St. John, N.B.
80,778	Eagle	Sarnia	1875	Buffalo, U.S	do	43 8	12 3	5 0	14	9	A. Miller, Port Elgin, Ont.
92,304	Eagle	Collingwood	1887	Collingwood, Ont.	do	44 0	9 0	4 6	12	9	George Peters, Muskoka, Ont.
94,906	Earl	N. Westminster.	1890	Vancouver, B.C	do	72 0	16 0	7 0	75	50	The Dominion Government, Ottawa, Ont.
90,527	Earl	Chatham, Ont	1893	Mitchells Bay, Ont.	do	53 5	10 0	5 0	18	14	Robt. Dunlop, Mitchells Bay, Ont.
59,743	East Riding	Charlottetown	1869	New Glasgow, N.S.	Wheels—A roues	111 3	18 3	6 4	86	45	J. R. Carmichael, New Glasgow, N.S.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
83,036	Echo	Brockville	1882	Brockville, Ont	Screw—A hélice	39 0	8 0	4 0	6	4	J. M. Walsh, Brockville, Ont.	
80,656	Ed. Arpin	Montreal	1879	St. Johns, Que	do	38 0	8 2	3 5	5	3	Ed. Arpin, St. Johns, Que.	
100,682	Edgar	N. Westminster.	1893	New Westminster, B.C.	Stern wheel—A roue.	90 0	18 0	5 0	165	114	Lower Fraser River Nav. Co., New Westminster, B.C.	
96,815	Edgar P. Sawyer	Sault Ste. Marie	1886	Buffalo, U.S	Screw—A hélice	49 0	13 8	5 0	52	41	Thos. Ganley, Sault Ste. Marie, Ont.	
80,362	Edith	Parrsboro'	1879	Five Islands, N.S	do	34 9	8 7	4 4	12	10	A. C. Elderkin, Advocate, N.S.	
85,515	Edith	Toronto	1883	Toronto, Ont	do	22 0	5 4	2 2	2	1	J. P. Clark, Toronto, Ont.	
100,339	Edith	Maitland	1894	Maitland, N.S	Stern wheel—A roue.	69 7	18 5	5 7	52	45	R. H. Putnam, Onslow, N.S.	
92,721	Edith May	Toronto	1887	Port Sandfield, Ont.	Screw—A hélice	64 5	12 2	4 8	45	31	Enoch Cox, Township of Medora, Muskoka.	
77,635	Edmond	Kingston	1879	Bedford Mills, Ont.	do	56 4	12 2	6 8	39	23	B. Tett, Bedford, Mills, Ont.	
100,321	Edna R	Yarmouth	1893	Yarmouth, N.S	do	67 0	15 6	5 6	49	24	The Mud Island Lobster Co., Yarmouth, N.S.	
103,379	Edna Brydges	Winnipeg	1895	Rat Portage, Ont	do	75 0	17 5	19 5	176	120	E. W. Brydges, Rat Portage, Ont.	
85,426	Edward Blake	St. Catharines	1884	Welland, Ont	do	48 7	12 2	4 9	22	15	Thos. Conlon, Thorold, Ont.	
96,626	Edward Davis	Ottawa	1887	Quyon, Que	do	57 0	19 1	3 6	37	30	A. C. Davis, Quyon, Que.	
92,678	Egerton	Pictou, N.S	1889	Sorel, Que	Wheels—A roues	112 2	19 5	6 2	112	71	Thos. G. McKay, New Glasgow, N.S.	

103,213	Eileen	Ottawa	1893	Moose Creek, Ont.	Screw—A hélice	41 8	9 8	3 2	11	9	Stella Ann Kelly, Montreal.	
92,462	Eldon	Pictou, N.S.	1887	Pinette, P.E.I	do	49 3	15 9	5 7	38	21	Alex. J. Morrison, Port Hawkesbury, N.S.	
97,017	Eleanor	St. Catharines	1895	Port Maitland, Ont.	do	56 0	12 0	5 3	26	18	E. Martin, Port Maitland, Ont.	
69,144	Eleanor M. Cates	Sydney	....	United States.	do	73 0	16 5	7 9	59	46	Glace Bay Mining Co., Glace Bay, C.B.	
90,878	Electra	Charlottetown	1887	Arcadia, N.S.	Wheels—A roues	85 9	16 9	8 2	107	78	Three Rivers Steamship Co., Georgetown, and Montague, P.E.I.	
92,449	Electric	Toronto	1887	Toronto, Ont	Screw—A hélice	70 0	12 7	4 0	23	16	John J. Wright, Toronto, Ont.	
100,877	Electric	St. John, N.B.	1889	St. John, N.B.	do	34 0	6 8	3 0	4	3	Frank B. Carvell, Woodstock, N.B.	
66 401	Elfin	Charlottetown	1873	Georgetown, P.E.I.	Wheels—A roues	81 0	21 6	7 4	122	34	The Chairman, Board of Works, P.E.I.	
94,916	Elgin	Saugeen	1890	Saugeen, Ont	Screw—A hélice	38 0	12 0	4 6	16	11	Joseph Gawley, Sault Ste. Marie, Ont.	
96,880	Elite	Goderich	1894	Goderich, Ont.	do	60 6	11 8	4 8	22	15	John Purvis, Gore Bay, Ont.	
90,783	Eliza	Victoria	1885	Victoria, B.C.	do	34 5	8 8	3 3	8	5	J. W. Haynes, Victoria, B.C.	
77,589	Ella Ross	Deseronto	1879	Montreal	Wheels—A roues	99 2	19 2	6 4	325	190	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.	
78,038	Ella Taylor	Chatham, Ont.	1883	Chatham, Ont.	Screw—A hélice	60 0	14 0	6 0	34	23	R. Grison, Merritton, Ont.	
92,686	Ellida	Montreal	1891	New Glasgow, N.S	do	69 2	11 3	7 0	38	26	Benjamin V. Naylor, Moyon, Bed. Co.	
97,076	Elliott	Charlottetown	1893	Charlottetown, P.E.I	do	147 4	25 0	12 0	367	227	R. McMillan, Charlottetown, P.E.I.	Classed, English Lloyds.
75,634	Elmer	Saugeen	1893	Saugeen, Ont.	do	59 2	15 1	5 4	38	26	C. M. Bowman, Southampton, Ont.	
92,689	Elsie	Pictou, N.S.	1892	New Glasgow, N.S.	do	56 1	10 3	5 6	22	15	J. C. McGregor, New Glasgow, N.S.	
96,897	Elsie Ross	Ottawa	1891	Carleton Place, Ont.	do	34 6	7 5	3 0	10	8	David Gillies, Carleton Place, Ont.	
....	Elswood	Kingston	1865	Bedford Mills, Ont.	do	49 1	11 8	5 9	39	17	Neal Macdonald, Montreal.	
92,293	Emerillon	Ottawa	1883	Three Rivers, Que.	do	40 0	7 6	9 8	15	13	Lake Temiscamingue Ry. Co., Ottawa, Ont.	
96,900	Emile	do	1892	Hull, Que	do	50 0	13 0	5 2	12	8	E. G. Laverdure, Ottawa, Ont.	
....	Emily May	Toronto	1861	Bell Ewart, Ont.	Wheels—A roues	144 0	21 3	7 8	362	228	H. S. Howland, Toronto, Ont.	
100,946	Emma	Collingwood	1894	Collingwood, Ont	Screw—A hélice	86 0	12 8	9 6	75	51	E.S. Pratt, Parry Sound, Ont.	
100,402	Emma	Hamilton	1894	Hamilton, Ont.	do	34 6	6 8	4 6	6	4	R. S. Wates, Hamilton, Ont.	
100,430	Emma C.	Ottawa	1890	Ottawa, Ont	do	24 0	5 0	2 5	1	1	L. J. Courselles, Ottawa.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft 10ths				
61,169	Emma Munson ...	Montreal	1873	Buffalo, U.S.	Screw—A hélice	64 5	12 9	6 8	32	13	Harbour Commissioners, Montreal.	
75,086	Empress	do	1886	Montreal.	Wheels—A roues....	185 3	27 6	27 1	677	371	Ottawa River Navigation Co.	
78,009	Empress	Winnipeg	1883	Rat Portage, Ont....	Screw—A hélice	95 4	20 0	7 0	129	73	The Ontario and Western Lumber Co., Ltd., Rat Portage, Ont.	
100,422	Empress	Ottawa.........	1891	Sturgeon Falls, Ont.	do	63 0	14 3	5 6	36	28	Mary E. Perkins, Sturgeon Falls, Ont.	
100,679	Empress	Vancouver	1894	Vancouver, B.C.....	do	33 8	7 9	3 6	3	2	George Cassady, Vancouver, B.C.	
100,766	Empress Victoria..	Toronto	1894	Huntsville, Ont.....	do	76 0	17 0	6 0	106	72	G. F. Marsh, Huntsville, Ont.	
72,998	Empress of India..	Picton, Ont.....	1876	Mill Point, Ont....	Wheels—A roues....	170 0	26 0	8 5	579	336	The Lake Ontario Nav. Co., Ltd., Picton, Ont.	
100,022	Emulator	Toronto	1890	Magnetawan, Ont...	Screw—A hélice	49 7	10 2	4 6	25	17	A. Walton, Magnetawan, Ont.	
85,704	Energy..........	Wallaceburg....	1883	Wallaceburg, Ont...	do	81 0	20 0	6 5	116	70	J. McCormack, Amherstburg, Ont.	
94,714	Enterprise........	Port Stanley....	1892	Port Bruce, Ont.....	do	58 0	12 0	5 8	18	13	Young & Son, Port Bruce, Ont.	
94,818	Enterprise........	Victoria........	1890	Victoria, B.C.	do	28 9	7 2	3 0	3	3	Richmond B. Halhed, Shawnigan, B.C.	
85,514	Enterprise........	Toronto	1869	Rama, Ont.	do	81 4	23 0	6 2	148	99	The Lake Simcoe Transportation Co., Barrie, Ont.	
103,239	Enterprise........	Montreal..	1893	Beauharnois, Que...	do	48 9	11 5	4 4	13	9	P. Boudrias, Beauharnois, Que.	

100,023	Equal Rights	Toronto	1890	Penetanguishene, Ont	do	36 0	9 3	3 8	6	4	Mathew C. McCaul, Huntsville, Ont.
100,021	Erastus Wiman	do	1890	Huntsville, Ont.	do	65 0	13 3	3 4	54	36	Mary Denton et al, Huntsville, Ont.
100,686	Erie	N. Westminster	1894	New Westminster, B.C.	do	50 0	11 0	4 8	27	18	G. H. French, New Westminster, B.C.
83,142	Erin	St. Catharines	1881	St. Catharines, Ont.	do	174 0	26 0	12 6	651	411	Thos. Conlon, Thorold, Ont.
103,153	Ermine	Vancouver	1893	New Westminster, B.C.	do	30 3	7 8	3 2	9	6	Alfred Zetterman, Vancouver, B.C.
100,087	Ernest	St. John, N.B.	1892	Oromocto, N.B.	do	37 6	9 5	3 6	13	9	A. Fitz Randolph, Fredericton, N.B.
97,010	Escort	St. Catherine.	1894	St. Catherines, Ont.	do	44 8	15 5	9 7	40	27	D. Carter, Port Colburne, Ont.
96,990	Esperanza	N. Westminster.	1891	N. Westminster, B.C	do	47 0	11 0	5 5	31	21	John D. Foreman, Nanimo, B.C.
80,595	Esperanza	Toronto	1876	Buffalo, U.S.	do	57 0	18 1	4 8	17	11	Francis F. Stuart, Toronto, Ont.
....	Essex	Windsor, Ont.	1860	Walkerville, Ont.	Wheels—A roues	81 0	18 8	8 0	142	89	J. S. Longhead, Sarnia, Ont.
97,113	Estella	Collingwood	1891	Parry Sound, Ont.	Screw—A hélice	38 0	6 0	3 2	9	6	Edwin S. Pratt, Parry Sound, Ont.
85,527	Esturion	Toronto	1884	Bobcaygeon, Ont.	Wheels—A roues	96 0	17 0	6 2	118	75	Trent Valley Navigation Co., Bobcaygeon, Ont.
92,301	Ethel	Collingwood	1887	Collingwood, Ont.	Screw—A hélice.	42 0	10 0	4 4	13	9	Charles Noble, Collingwood, Ont.
103,332	Ethel	Montreal	1895	Sorel, Que.	do	64 0	19 2	9 0	72	49	Sincennes McNaughton Line, Montreal.
92,710	Ethel Banning	Winnipeg.	1890	Fort Frances, Ont.	do	50 2	13 3	4 9	38	26	Wm. R. Dick, Winnipeg, Man.
90,580	Ethel May	Toronto	1882	Oakville, Ont.	do	30 0	7 2	3 6	4	2	Alfred Mortimer, Town of Medora, Muskoka.
77,874	Etoile	Quebec	1879	Sorel, Que	Wheels—A roues	142 0	25 0	7 4	560	317	Deschambault & Lotbinière Steamship Co., Q
64,154	Etta White	Vancouver	1871	Freeport, U.S.	Screw—A hélice.	93 0	19 6	9 0	97	82	Alfred King, Moodyville, B.C.
92,644	Euna	Wallaceburg	1878	Mt. Clemens, U.S.	do	36 0	9 0	4 2	6	4	R. S. Brewer, Dresden, Ont.
94,991	Eurydice	Toronto	1863	Montreal, Que	Wheels—A roues	142 0	24 7	8 8	590	438	P. G. Close, Toronto, Ont.
77,709	Eva	Brockville	1879	Brockville, Ont.	Screw—A hélice	26 5	6 0	2 5	2	2	Geo. M. Beecher, Brockville, Ont.
71,172	Eva	Kingston	1874	do	do	33 0	5 9	3 4	12	7	Geo. Robertson, Kingston, Ont.
85,304	Eva	Montreal	1882	Montreal, Que	do	42 0	7 7	3 6	6	4	Geo. Bothwell, Buckingham, Que.
83,411	Eva	Port Hope	1881	Bobcaygeon, Ont.	do	72 0	13 5	4 7	33	11	Irene Crandall, Lindsay, Ont.
77,980	Eva	Victoria	....	China	do	35 0	6 7	4 4	7	4	John H. Turner, Victoria, B.C.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft 10ths	Ft 10ths	Ft 10ths				
96,991	Eva	New Westminster.	1891	New Westminster, B.C.	Screw—A hélice	56 0	13 5	4 6	35	24	W. R. Gilley, New Westminster, B.C.	
103,291	Eva	Chatham, N.B.	1895	Chatham, N.B.	do	43 0	12 5	5 0	18	12	R. Loggie, Loggieville, N.B.	
94,689	Eva Belle	Collingwood	1890	Midland, Ont.	do	34 0	9 0	3 6	10	7	William White, Midland, Ont.	
100,652	Eva Be'le	Kingston	1892	Kingston, Ont.	do	39 8	7 8	2 7	10	7	John Sithick, Perth, Ont.	
80,606	EvaJohnson	St. John, N.B	1880	Yarmouth, N.S.	do	42 5	12 0	4 8	16	7	A. Fitz Randolph, Fredericton, N.B.	
55,826	Evangeline	Montreal	1869	Cowes	do	60 6	11 5	5 6	23	16	Rev. Ed. Sullivan, Algoma.	
77,979	Evangeline	Victoria	1881	Victoria, B.C.	do	45 0	10 5	5 0	14	9	Rev. William Ridley Victoria, B.C.	
83,216	Evangeline	Windsor, N.S	1882	Hantsport, N.S.	do	81 2	16 8	7 5	79	54	W. R. Campbell, Kentville, N.S.	Classed French Lloyds.
100,301	Evelyn	Windsor, Ont.	1892	Windsor, Ont.	do	67 5	17 1	9 3	85	46	French River Tug Co., Windsor, Ont.	
96,876	Evelyn	Goderich	1893	Goderich, Ont.	do	61 0	13 8	5 3	32	22	James Clark, Goderich, Ont.	
97,003	Eviline Hodgkins	St. Catherines	1888	Thorold, Ont	do	29 2	7 0	3 6	4	3	Freeman Hodgkins, Toronto, Ont.	
37,302	Experiment	Digby	....	United States.	Wheels—A roues	103 0	15 0	5 7	91	73	Oliver Jones, Moncton, N.B.	
59,870	Express	Quebec	1868	Quebec	do	100 0	21 0	8 5	99	62	Francis McDougall, Ottawa.	
92,438	Express	Toronto	1887	Toronto, Ont	Screw—A hélice	35 9	7 3	3 6	4	3	Josiah, Ball, Township, of Cartwright, Ont.	

103,151	F. R. M. & D. Co. No. 1.	Vancouver	1894	Lytton, B.C.	Stern wheel—Aroue.	133 6	30 0	6 3	715	486	The Fraser River Mining and Dredging Co., Vancouver, B.C.
83,282	F. A. Folger	Port Stanley . . .	1881	Kingston, Ont.	Screw—A hélice	68 0	17 0	8 5	64	26	Effia Baker, Detroit, U.S.
103,473	Fairview	Victoria.	1894	Okanagan Landing, B.C.	Wheels—A roues. . . .	55 0	15 0	2 9	43	27	Mary E. Couson, Vernon, B.C.
71,264	Fairy.	Cobourg	1878	Harwood, Ont	Screw—A hélice	52 6	10 1	7 7	23	15	P. P. Young, Young's Pt., Ont.
80,764	Fairy.	Quebec	1881	Quebec	do	37 1	11 2	5 3	16	9	J. Fitzgerald, Quebec. . .
97,082	Fairy.	Lunenburg.	1889	Lunenburg, N.S	do	47 5	10 2	4 9	16	11	George W. Naas, Lunenburg, N.S.
92,773	Fairy Queen	N. Westminster.	1888	New Westminster, B.C.	Stern wheel	65 4	10 5	4 2	25	16	Wm. West, New Westminster, B.C.
88,534	Fairy Queen	Hamilton	1888	Carleton Place, Ont.	Screw—A hélice	22 0	5 0	2 5	2	1	Andrew Newlands, Galt, Ont.
71,175	Falcon	Kingston.	1874	Kingston, Ont.	do	40 0	8 8	3 1	13	7	J. G. Richardson, Brockville, Ont.
90,808	Falcon	N. Westminster.	1887	New Westminster, B.C.	do	57 0	14 8	6 3	52	36	Susan E. Cooper, Victoria, B.C.
100,060	Fanchon	St. John, N.B. . .	1891	Milledgeville, N.B .	Wheels—A roues. . . .	83 4	21 0	4 7	111	70	H. J. Olive, St. John, N.B.
96,943	Fannie.	do . .	1875	Philadelphia, U.S. . .	Screw—A hélice	50 9	12 5	6 1	33	23	Henry Hawkins, St. John, N.B.
71,187	Fanny	Owen Sound	1878	Owen Sound, Ont. . .	do	31 0	7 6	3 7	5	3	Chas. Clarke, Collingwood, Ont.
85,322	Fanny Arnold	do	1882	do	do	89 0	18 0	9 0	73	50	B. Arnold, Albany, N.Y., U.S.
71,243	Favorite	Toronto	1874	Buffalo, U.S.	do	67 5	14 0	6 9	51	24	John Gray, North Sydney, C.B.
92,422	Fearless.	Prescott	1866	Iroquois, Ont	do	56 0	12 0	5 0	46	32	Henry Carman, Iroquois, Ont.
100,466	Fearless	Quebec	1893	Quebec	do	35 8	8 5	4 1	10	7	Jas. King, Quebec.
70,591	Filgate	Montreal	1879	Montreal.	Wheels—A roues. . . .	158 0	25 4	7 8	263	153	A. Goulet, Lachine, Que.
103,152	Fingal.	Vancouver.	1895	Vancouver, B.C.	Screw—A hélice	85 0	19 1	6 5	91	60	Duncan McKenzie, Vancouver, B.C.
90,724	Firefly.	Halifax	1886	Chatham, N.B	do	22 5	5 0	2 5	1	1	Wm. Marshall Black, Halifax, N.S.
100,133	Fisherman	Winnipeg.	1892	Selkirk, Man.	do	66 5	15 4	5 4	44	30	The Manitoba Fish Co., Ltd., Windsor, Ont.
74,375	Five Brothers.	Quebec	1876	Port Robinson, Ont.	do	42 0	8 8	3 2	11	7	Napoleon Mercier, Beauport, Que.
72,561	Flight	Kingston	1875	Portsmouth, Ont. . . .	do	57 0	12 0	10 8	37	27	C. Jones, Brockville, Ont.
100,921	Flo.	Ottawa.	1892	Carleton Place, Ont.	do	25 5	6 0	2 6	1	1	C. G. Stackhouse, Ottawa, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
100,417	Flora	Ottawa	1892	Pembroke, Ont.	Screw—A hélice	42 5	8 3	3 4	5	4	W. J. Poupore, Morrisburg, Ont.	
83,072	Florence	do	1881	Rockland, Ont.	do	81 0	18 3	7 0	62	24	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa.	
100,427	Florence	do	1889	Snyder Depot, Ont.	Centre wheel — A roue.	74 5	21 4	5 0	40	32	D. McLaren, Ottawa, Ont.	
85,453	Florence	Quebec	1883	Quebec	Screw—A hélice	91 2	22 8	9 5	133	90	Thos. Tremblay, Chicoutimi, Que.	
88,309	Florence	do	1885	Lévis, Que	do	91 0	19 8	9 0	113	30	Henry Jewel, Quebec.	
103,143	Florence	do	1892	Three Rivers, Que	do	51 6	10 8	4 1	18	12	W. Ritchie, Three Rivers, Que.	
85,529	Florence	Toronto	1884	Huntsville, Ont.	do	54 0	10 9	3 0	27	18	Lorenzo McKenny, Huntsville, Ont.	
92,725	Florence	do	1886	Schomberg, Ont.	do	36 3	6 2	3 6	3	2	Charles Elliott, Bradford, Ont.	
97,163	Florence	Victoria	1891	Victoria, B.C.	do	51 0	14 2	5 9	30	18	J. H. Turner, Victoria, B.C.	
90,785	Florence	do	1886	do	Stern wheel—A roue.	64 0	18 5	4 2	59	40	H. M. Dumbleton, Victoria, B.C.	
103,067	Florence C.	Yarmouth	1895	Yarmouth, N.S.	Screw—A hélice	56 7	13 5	5 8	38	22	A. H. Poole, Yarmouth, N.S.	
100,034	Florissant	Toronto	1891	Toronto, Ont.	do A hélice	30 0	6 0	3 0	3	2	C. E. Goad, Toronto, Ont.	
90,751	Flushing	St. John, N.B.	1882	Athens, U.S.	do	115 9	24 0	8 2	257	175	The Grand Manan Steamboat Co., Grand Manan, N.B.	
79,986	Forest Queen	do	1879	Gibson, York Co., N.B.	Wheels—A roues	106 7	23 5	5 0	115	73	George S. Peters, St. Marys, York Co., N.B.	

90,772	Forester.... .. .	Windsor, Ont...	1885	Windsor, Ont.......	Screw—A hélice	30 8	7 6	2 5	3	2	J. Flinloff, Sarnia, Ont.
92,344	Forrest..........	Quebec	1887	Chicoutimi, Que	do	58 0	11 1	7 0	26	18	A. Sturton, Chicoutimi, Que.
103,225	4 Macks.........	Ottawa.........	1889	Kingston, Ont.....	do . .	25 0	4 8	2 4	1	1	J. C. McNie, Carleton Place, Ont.
80,715	Frances	New Carlisle....	1885	Oak Bay, Que......	Wheels—A roues....	58 0	20 0	4 0	19	8	J. H. Taylor, Campbellton, N.B.
....	Francis	Kingston..	1364	Bedford Mills, Ont..	Screw—A hélice	55 2	11 4	7 6	47	24	T. H. Kirby, Ottawa, Ont.
92,337	Frank	Quebec	1886	St. Leon, Que	do	65 0	16 6	4 4	58	39	Mrs. J. Stanton, St. Leon, Que.
80,649	Frank C. Batt....	Charlottetown ..	1883	Yarmouth, N.S.....	do ...	59 5	13 6	5 9	33	16	Joseph Reid, Summerside, P.E.I.
83,390	Frank Jackman...	Toronto	1882	Oakville, Ont.	do	65 0	15 5	6 6	39	26	Frank Jackman, Toronto, Ont.
70,287	Frank Perin	Montreal.	1867	Buffalo, U.S.......	do	72 6	16 6	6 7	43	23	A. Stewart, Ottawa, Ont.
92,281	Frank Reed	Owen Sound....	1886	Meaford, Ont.......	do	60 0	12 0	6 0	34	23	John Conlon, Thorold, Ont.
92,648	Frankie	Wallaceburg....	1888	Wallaceburg, Ont...	do	41 5	9 8	3 1	24	16	John Lee, Wallaceburg, Ont.
94,688	Fred. A. Hodgson.	Collingwood	1890	Collingwood, Ont..	do	83 8	16 9	6 8	63	43	James Playfair, M.O., Collingwood, Ont.
92,302	Fred Davidson....	do . ..	1887	Penetanguishene, Ont.	do	62 0	14 7	6 9	43	29	David Davidson, Penetanguishene, Ont.
....	Fred Hotchkiss...	Toronto........	1870	Collingwood, Ont....	do	48 6	8 6	5 0	18	13	Muskoka Mill and Lumber Co., Toronto, Ont.
57,478	Fred Leavitt	Annapolis	1874	Granville, N.S	do ...	42 0	18 0	4 4	18	15	C. Odell, Annapolis, N.S.
92,478	Fred M. Batt.....	Charlottetown...	1889	Mt. Stewart, P.E.I..	do ...	67 5	18 0	7 7	60	38	Wm. H. Batt, Charlottetown, P.E.I.
80,621	Freddie V........	Yarmouth......	1881	Yarmouth, N.S.....	do	61 0	13 2	5 6	26	12	Hugh Cann, Yarmouth, N.S.
100,923	Freddy B.........	Ottawa.........	1887	Ottawa, Ont........	do	25 7	6 0	3 0	2	2	F. Barbeau, Ottawa, Ont.
100,584	Frolic	Montreal.	1890	Montreal	do	47 0	9 2	5 8	16	10	George Olds, Montreal, Que.
83,297	G.	Kingston......	1883	Kingston, Ont.....	do	30 2	6 8	3 0	3	2	A. L. Kent, St. Ann's.
85,354	G. B. Pattee.....	Ottawa.........	1882	Aylmer	do ...	61 2	12 3	5 6	30	18	The Upper Ottawa Improvement Co., Ottawa, Ont.
66,912	G. D. Hunter	St. John, N.B..	1873	Portland, N.B . . .	do ...	72 0	18 5	8 1	68	13	Kate Ruddock, St. John, N.B.
85,291	G. H. Notter	Ottawa.........	1881	Buffalo, U.S........	do ...	42 0	11 0	6 0	14	9	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Tonnage Gross. Brut.	Tonnage Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
92,288	G. P. McIntosh...	Owen Sound...	1888	Meaford, Ont.	Screw—A hélice	78 0	16 0	7 3	58	40	James Playfair, Sturgeon Bay, Ont.	
96,983	Galena...........	N. Westminster.	1888	Kootenay River, U.S.	do	79 8	16 0	5 0	73	50	M. T. Johnson, Victoria, B.C.	
83,130	Gambinus	Halifax	1881	Halifax, N.S.	do ...	48 0	15 2	5 5	28	19	John C. Oland, Dartmouth, Halifax Co., N.S.	
100,035	Garden City	Toronto	1892	Toronto, Ont.	Wheels—A roues....	177 9	26 1	10 0	637	401	Thomas Nihan, St. Catharines, Ont.	
77,904	Garnet	Cornwall	1885	Valleyfield, Que	do	124 7	21 6	7 1	152	96	Oliver Gillespie, Cornwall, Ont.	
96,903	Garnet......	Kingston	1889	Kingston, Ont.......	Screw—A hélice	53 0	11 6	4 5	19	12	James P. Macdonald, Missasaga Island, Ont.	
....	Gatineau.........	do	1873	Brewer's Mills, Ont.	do	102 5	22 8	6 0	133	87	G. A. Harris, Ottawa, Ont.	
64,148	Gem	Victoria...... .	1874	Victoria, B.C......	Wheels—A roues....	71 0	13 0	2 6	60	27	C. T. Millard, New Westminster, B.C.	
96,985	Gemini...........	N. Westminster.	1891	New Westminster, B.C.	Screw—A hélice	49 0	7 6	3 8	8	6	James H. Clark, New Westminster, B.C.	
85,526	General Wolseley .	Toronto	1884	Oakville, Ont.	Wheels—A roues....	103 0	20 2	6 1	123	70	John Nisbet, Owen Sound, Ont.	
85,353	Geo. A. Harris....	Ottawa.	1882	Hull, Que	Screw—A hélice	90 0	18 8	7 2	87	56	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
75,644	George Douglas...	St. Catharines . .	1880	Thorold, Ont.	do ...	56 6	14 6	6 3	42	18	John Cannan, Owen Sound.	
71,218	George Maytham..	Sarnia	1870	Buffalo, U.S........	do	53 6	13 7	7 8	40	27	D. B. McRae, Meldrum Bay, Ont.	

69,094	George Shattuck..	Halifax	1862	Boston, U.S.........	do	129 2	23 8	17 8	361	231	George W. Churchill, Hantsport, N.S.
96,879	George Swann....	Goderich........	1894	Kincardine, Ont	do	48 1	13 2	4 6	18	12	Thomas Megaw, Kincardine, Ont.
100,302	Georgia	Windsor, Ont...	1885	Sangatuck, Mich., U.S.	do	43 0	12 6	5 5	28	19	John Conlon, Thorold, Ont.
80,596	Georgian.........	Toronto	1861	Georgian Bay, Ont..	do	130 0	21 8	11 5	377	227	The Canadian Pacific Ry. Co., Montreal.
69,610	Georgiana	Montreal..	1874	Buffalo, U.S.........	do	64 5	18 0	7 5	53	28	Sincennes-McNaughton Line, Montreal.
94,813	Georgie......... ..	Victoria	1872	Seabeck, U.S. ..	do	61 5	11 4	5 2	32	20	B.C. Canning Co., Ltd., London, G.B.
92,617	Georgina.........	Port Arthur ...	1893	Port Arthur, Ont....	do	74 0	14 8	7 0	44	30	R. A. Hazlewood, Port Arthur, Ont.
97,120	Geraldine.........	Collingwood....	1893	Parry Sound, Ont . .	do	66 0	14 4	6 8	65	45	J. Galna, Parry Sound, Ont.
69,636	Gertie	Quebec	1873	Buffalo, U.S	do	40 7	11 4	5 5	17	9	Israël Clément, Lachine, Que.
90,573	Gertrude	Toronto	1886	Toronto, Ont.	do	75 0	16 4	6 2	76	51	The Toronto Ferry Co., Ltd., Toronto, Ont.
85,420	Gertrude A. Ranney.	St. Catharines..	1883	Port Colborne, Ont..	do ...	42 1	10 1	4 8	14	9	James Noble, Killarney, Ont.
100,760	Gertrude S........	Toronto	1893	Barrie, Ont........	do	27 0	6 9	2 6	2	2	W. B. Sanders, Stouffville, Ont.
85,712	Gilbert...........	Prescott	1884	Cardinal, Ont.......	do	72 0	19 0	5 0	41	28	Gilbert Bros. Engineering Co., Montreal.
85,370	Gilphie	Ottawa..........	1881	Lockeport, N.S......	do	75 0	11 6	11 0	19	18	A. F. Bowman, Southampton, Ont.
100,136	Gimli	Winnipeg.......	1892	Gimli, Man	do	64 0	13 0	4 7	30	20	Johannes Hannesson, Gimli, Man.
85,677	Gipsy	N. Westminster.	1884	New Westminster, B.C.	Wheels—A roues....	48 0	12 0	3 0	50	31	B.C. Mills, Timber and Trading Co., Vancouver, B.C.
103,295	Gipsy	do ..	1893	Seattle, U.S.........	Screw—A hélice	32 0	9 0	3 1	10	7	R. Menten, Harrison River, B.C.
69,429	Gipsy	Pictou, N.S.....	1874	Yarmouth, N.S......	do	42 7	12 0	5 0	17	11	Hugh McDonald, Sydney, C.B.
90,536	Glacial..	Montreal. .. .	1885	Sorel, Que	do	103 2	24 0	7 8	109	74	C. Bourgeois, St. Angel, Que.
88,371	Glad Tidings	Victoria...... ..	1884	New Westminster, B.C.	do	67 0	13 5	8 5	43	27	Methodist Church, Toronto, Ont.
61,393	Gladiator.........	Sydney	1885	Miramichi, N.B.....	do ..	74 0	18 0	8 0	70	36	David Rudderham, North Sydney, N.S.
85,678	Gladys..	N. Westminster	1882	Seattle, U.S...... .	S. Wheel—A roue..	101 0	18 0	4 0	211	133	R. T. Power, New Westminster, B.C.
100,658	Gladys....	Kingston	1894	Smith's Falls, Ont ..	Screw—A hélice	75 7	9 7	7 3	26	18	A. W. Thompson, Ottawa, Ont.
100,006	Glencoe	Annapolis	1891	Granville, N.S......	do	52 0	19 0	4 0	32	25	W. H. Weatherspoon, Granville, N.S.
90,537	Glengarry	Montreal.......	1886	Kingston, Ont .. .	do	170 0	26 0	11 2	732	438	Montreal Transport'n Co

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
64,146	Glenora	Victoria	1874	Victoria, B.C.	S. Wheel—A roue	102 7	20 2	4 0	193	149	Robert Irving, New Westminster, B.C.	
100,028	Glenrosa	Toronto	1891	Magnetawan, Ont.	Screw—A hélice	66 5	13 5	4 3	63	43	The Magnetawan Navigation Co., Ltd.	
85,368	Glide	Ottawa	1884	Ottawa, Ont.	do	72 6	18 8	6 4	80	59	Wm. Lawlor, Hawkesbury, Ont.	
....	Glide	Kingston	1866	Brockville, Ont.	do	74 2	13 2	8 1	78	37	Montreal Transportation Co.	
71,248	Golden City	Toronto	1873	Buffalo, U.S.	do	57 6	12 3	5 7	35	26	Jas. W. McCoppin, Port Colborne, Ont.	
71,166	Golden Eye	Port Hope	1876	Peterboro', Ont.	Wheels—A roues	96 0	17 0	5 0	61	24	Henry Calcutt, Peterboro', Ont.	
75,819	Goliah	Halifax	1863	Philadelphia, U.S.	Screw—A hélice	88 4	18 4	14 7	146	99	Joseph H. Jost, Halifax, N.S.	
88,625	Gordon Gauthier	Windsor, Ont.	1884	Wallaceburg, Ont.	do	52 7	11 3	5 3	26	18	C. W. Gauthier, Windsor, Ont.	
88,628	Gordon Jerry	do	1884	River Ruscom, U.S.	do	102 0	24 7	6 1	121	84	Stephen Webster, Toronto, Ont.	
100,499	Gorge	Victoria	1892	Victoria, B.C.	do	29 2	7 1	3 3	3	2	Daniel D. McIntosh, Victoria, B.C.	
85,498	Grace Darling	Collingwood	1886	Collingwood, Ont.	do	50 0	13 7	5 6	28	19	Charles Noble, Collingwood, Ont.	
85,706	Grace Darling	Wallaceburg	1884	Wallaceburg, Ont.	do	51 0	12 9	4 5	26	18	John William Taylor, Wallaceburg, Ont.	
88,478	Grahame	Winnipeg	1883	Fort Chippewyan, N.W.T.	Wheels—A roues	131 0	24 4	4 0	332	220	The Hudson Bay Co., Winnipeg, Man.	
80,576	Great Western	Windsor, Ont.	1866	Windsor, Ont.	do	220 0	40 2	13 0	1080	662	Grand Trunk Railway Co., Hamilton, Ont.	

85,711	Grenada	Prescott	1883	Prescott, Ont	Screw—A hélice	80 0	15 0	4 0	57	43	Alex. Smallman, Dundee, Que.	
92,735	Greyhound	Toronto	1888	Hamilton, Ont	do	130 0	25 2	9 0	337	219	Harriet Ann Simpson, Toronto, Ont.	
92,410	Grip	Chatham, N.B.	1887	Chatham, N.B.	do	37 8	7 5	3 5	5	3	Wm. Cherry, Chatham, N.B.	
77,671	Gulnare	Sydney	1878	Glasgow, G.B.	do	137 7	21 8	11 1	247	120	Dominion Coal Co., Ltd., Glace Bay, C.B.	Classed English Lloyds.
97,071	Gulnare	Charlottetown	1893	Scotstown, Glasgow, G.B.	do	137 0	20 5	13 6	262	106	M. McLeod, Charlottetown, P.E.I.	
100,805	Gwendoline	Victoria	1893	Golden, B.C.	Wheels—A roues	63 5	19 0	3 2	91	57	Upper Columbia Navigation and Trading Co. Golden, B.C.	
92,448	Gypsy	Toronto	1887	Toronto, Ont.	Screw—A hélice	68 0	8 1	5 2	20	14	Andrew Tait, Orillia, Ont.	
75,686	H. E. Curtis	Quebec	1878	Quebec	do	52 4	13 8	5 6	36	25	W. H. Davis, Ottawa.	
......	H. F. Bronson	Montreal	1870	Montreal	do	91 8	18 0	7 1	137	70	Montreal Transportation Co.	
69,136	H. I. Plummer	Halifax	1872	Portland, U.S.	do	33 0	7 0	2 0	5	3	H. M. Williston, Halifax, N.S.	
85,513	H. L. Loring	Toronto	1883	Port Severn, Ont.	do	62 0	16 0	6 6	55	38	The Georgian Bay Lumber Co. (Ltd.), Waubaushene, Ont.	
51,687	H. M. Mixer	Kingston	1865	Buffalo, N.Y.	do	53 0	13 1	6 6	30	9	Dominion Bridge Co. (Ltd.) Montreal.	
100,183	H. Bonenfant	Montreal	1883	Charlemagne, Que	Centre wheel—Roue de milieu.	63 5	28 0	3 3	22	14	Honoré Bonenfant, Charlemagne, Que.	
103,096	H. Bonenfant	do	1893	Charlemagne, Que	do	61 0	30 1	3 4	21	12	E. Bonenfant, Charlemagne, Que.	
103,341	H. Larose	do	1895	Sorel, Que	Screw—A hélice	46 4	12 6	5 0	13	9	H. Larose, Pierreville, Que.	
103,032	H. Trudel	Ottawa	1890	Simcoe, Ont	Wheels—A roues	35 0	16 0	3 3	13	6	Klock Bros., Klock's Mills, Ont.	
94,686	Halcro	Collingwood	1889	Collingwood, Ont	Screw—A hélice	34 0	9 0	3 8	8	5	John A. Boyd, Toronto, Ont.	
96,794	Halifax	Halifax	1878	New Baltimore, U.S.	Wheels—A roues	116 3	30 9	11 5	338	169	The Dartmouth Ferry Commission Dartmouth, N.S.	
95,099	Halifax	do	1880	Govan, G.B.	Screw—A hélice	250 3	35 5	21 5	1738	958	The Canada Atlantic and Plant S. S. Co. (Ltd.), Halifax, N.S.	
96,715	Hall	Ottawa	1889	Montreal, Que	do	102 0	22 5	7 4	247	136	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
100,885	Hampstead	St. John, N.B.	1893	Hampton, N.B.	do	94 0	17 7	7 0	235	159	A. C. Mabee, Hampton, N.B.	
103,337	Hamilton	Montreal	1895	Sorel, Que	Wheels—A roues	175 2	25 2	10 8	1052	608	Montreal Safe Deposit Co., Montreal.	
84,354	Harlaw	Winsdor, N.S.	1881	Glasgow, G.B.	Screw—A hélice	165 0	24 5	11 8	451	267	W. A. Black, Halifax, N.S.	Classed English Lloyds.

Alphabetical List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, Or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'ily en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
103,444	Harold	Ottawa	1887	Arnprior, Ont	Screw—A hélice	17 0	4 5	1 8	1	1	Samuel Seemstrum, jr., Golden Lake, Ont.	
94,845	Harold Gauthier	Windsor, Ont	1888	Walkerville, Ont	do	36 0	9 0	4 2	9	6	S. T. Reeves, Windsor, Ont.	
94,623	Harry Bate	Ottawa	1888	Ottawa, Ont	do	108 0	22 8	7 2	254	144	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
90,453	Harry Montgomery	Winnipeg	1887	Selkirk, Man	do	24 0	8 0	3 5	4	2	Sophia Drake (Mrs. Jas. D.), Winnipeg, Man.	
72,984	Harry Sewell	Wallaceburg	1875	Wallaceburg, Ont.	do	52 0	11 8	5 1	25	17	James O'Leary, Port Lambton, Ont.	
73,953	Harvey Neelon	St. Catharines	1876	Port Dalhousie, Ont.	do	74 0	16 6	7 9	65	47	H. Julian, Port Dalhousie, Ont.	
71,222	Hattie Vinton	Sault Ste. Marie	1870	Dunkirk, U.S	do	50 0	14 0	6 0	55	45	Wm. Grierson, Sault Ste. Marie, Ont.	
97,185	Havana	Windsor, N.S.	1891	Hantsport, N.S.	do	181 4	23 7	16 8	471	246	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	Classed Bureau Veritas.
100,623	Hazard	Port Dover	1892	Simcoe, Ont	do	62 0	11 0	6 0	34	23	E. Harris, Port Dover, Ont.	
92,706	Hazel	Winnipeg	1890	Selkirk, Man	do	37 0	9 5	3 7	8	5	The Manitoba Fish Co., (Ltd.), Windsor, Ont.	
85,492	Heather Belle	Collingwood	1882	Meaford, Ont	do	50 0	12 6	5 8	20	13	D. McDonald, Owen Sound, Ont.	
59,911	Hector	Quebec	1869	Point Lévis, Que	Wheels—A roues	100 5	20 0	7 4	97	24	Angus Baker, St. Nicholas, Que.	
....	Hector	Port Colborne	1873	Port Colborne, Ont	Screw—A hélice	64 0	15 0	7 4	43	29	Minnie C. Dunbar, Sault Ste. Marie, Ont.	
77,771	Helen	Goderich	1877	Southampton, Ont	do	34 0	10 0	4 0	5	3	B. Mackee, Little Current, Ont.	

80,584	Helena	Toronto	1877	Gravenhurst, Ont	do	44 0	7 6	2 8	13	9	Joseph C. Huchins, Toronto, Ont.	
92,414	Henrietta	Chatham, N.B.	1886	Beaver Point, N.B.	do	41 3	13 0	3 7	19	13	George Dutch, Beaver Pt., N.B.	
100,685	Henrietta	New Westminster.	1892	Seattle, U.S.	do	30 0	8 0	4 5	7	5	P. Genetle, Tuppeu Siding, B.C.	
100,399	Henrietta	Hamilton	1894	Hamilton, Ont	do	28 0	7 0	3 6	3	2	J. Edwards, Hamilton, Ont.	
75,820	Henry Hoover	Halifax	1863	Philadelphia, U.S.	do	65 7	16 8	7 2	54	37	The Halifax Tow Boat Co. (Ltd.) Halifax, N.S	
71,107	Henry Smyth	Chatham, Ont	1877	Wallaceburg, Ont	do	69 5	16 0	6 6	39	27	E. R. Gauthier, Sandwich, Ont.	
92,736	Herbert M	Toronto	1887	Russel Pt., Ont.	do	43 0	10 2	5 8	26	18	Charles Mickle, Gravenhurst, Ont.	
66,949	Hercules	St. John, N.B.	1874	Portland, St. John, N.B.	do	73 0	20 0	8 2	87	24	Archibald Tapley, St. John, N.B.	
88,620	Hercules	Windsor, Ont.	1880	Detroit, U.S.	Wheels—A roues	65 0	22 2	5 4	91	91	Thomas Reid, Wakerville, Ont.	
77,586	Hero	Kingston	1870	Sorel, Que	do	126 5	29 4	6 8	342	199	C. F. Gildersleeve, Kingston, Ont.	
94,751	Hero	St. John, N.B.	1889	Portland, N.B	do	92 2	21 3	6 2	128	81	Parker Glasier, Lincoln, N.B.	
.....	Hero	Hamilton	1861	Hamilton, Ont.	Screw—A hélice	65 6	11 8	6 2	....	37	Thomas Barry, Sombra, Ont.	
72,982	Hiawatha	Sarnia	1874	Dresden, Ont	do	92 7	20 0	7 6	163	111	Sarnia Tug and Transit Co., Sarnia, Ont.	
83,214	Hiawatha	Windsor, N.S.	1882	Hantsport, N.S.	do	132 3	21 3	8 0	230	148	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	Classed French Lloyds.
100,768	Hiawatha	Toronto	1895	Toronto, Ont	do	56 0	13 3	6 3	46	31	The Royal Canadian Yacht Club, Toronto.	
88,568	High Rock (The)	Kingston	1885	Kingston, Ont	do	41 6	10 0	3 9	8	5	Thomas Wilson, Montreal.	
103,229	High View Launch	Ottawa	1893	New York, U.S.	do	25 2	6 2	2 6	2	1	Maria McAllister, Pembroke, Ont.	
80,856	Highland Mary	Halifax	1880	Shelburne, N.S.	do	68 8	22 0	7 0	73	50	W. & H. Beazley, Ferguson's Cove, N.S.	
97,079	Hillsborough	Charlottetown	1894	Mt. Stewart, P.E.I.	Wheels—A roues	105 0	25 0	8 4	229	66	The Government of P. E. Island.	
....	Hiram A. Calvin	Kingston	1866	Garden Island, Ont.	do	143 9	42 8	9 9	309	161	The Calvin Co., Ltd., Garden Island, Ont.	
80,896	Hiram Easton	Ottawa	1880	Merrickville, Ont.	do	52 0	13 5	6 2	34	23	Hiram Easton, Merrickville, Ont.	
59,231	Hiram Perry, jr	St. John, N.B.	1857	Oswego, N.Y	Screw—A hélice	80 0	17 2	7 0	80	40	W. H. Blanchard, Windsor, N.S.	
83,335	Hiram Robinson	Ottawa	1882	Pembroke, Ont	Wheels—A roues	79 0	17 8	6 2	61	39	The Upper Ottawa Improvem't Co., Ottawa, Ont.	
90,546	Hochelaga	Montreal	1886	Sorel, Que	do	178 9	26 3	9 2	418	256	Montreal Safe Deposit Co., Montreal.	
80,587	Hockrock	Toronto	1880	Toronto, Ont	Screw—A hélice	30 0	7 8	3 4	4	3	W. N. Crane, Toronto.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
95,094	Hollybank	Victoria	1888	Glasgow, G.B.	Screw—A hélice	26 0	7 0	3 3	3	1	G. W. Robertson, Victoria, B.C.	
97,001	Home Rule	St. Catharines	1890	Thorold, Ont	do	74 0	17 0	9 4	84	45	Francis B. Hackett, Amherstburg, Ont.	
92,303	Home Rule	Collingwood	1887	Penetanguishene, Ont.	do	28 0	5 7	2 4	3	2	Joseph Dusome, Penetanguishene, Ont.	
103,242	Honoré	Montreal	1894	Verchères, Que	do	51 8	12 7	4 9	22	15	J. H. Dansereau, Verchères, Que.	
77,562	Hope	St. John, N.B.	1878	Sorel, Que	Wheels—A roues	134 0	23 0	7 9	306	162	Archibald Tapley, St. John, N.B.	
64,963	Hope	Quebec	1871	Point Lévis, Que	Screw—A hélice	43 8	11 0	4 7	15	7	J. S. Thom, Quebec.	
64,147	Hope	Victoria	1870	Victoria, B.C.	Wheels—A roues	105 0	17 5	4 7	167	131	Nellie Irving, New Westminster, B.C.	
88,368	Hope	do	1881	Seattle, U.S.	Screw—A hélice	72 2	16 2	8 5	78	48	Sayward Mill and Timber Co., Ltd., Victoria, B.C.	
71,256	Hope	Windsor, Ont.	1870	Detroit, U.S.	do	95 0	25 0	8 2	170	116	Detroit, Belle Isle and Windsor Ferry Co., Windsor, Ont.	
103,144	Hope	Quebec	1893	Quebec	do	44 6	11 0	4 2	19	7	John S. Thom, Quebec.	
90,799	Horse Shoe	Victoria	1888	Victoria, B.C.	do	47 6	11 8	4 8	18	11	J. H. Todd, Victoria, B.C.	
100,720	Hosanna	Montreal	1893	Sorel, Que	do	58 6	23 0	6 0	89	59	Montreal Safe Deposit Co., Montreal.	
90,549	Houghton	do	1863	Newberg, U.S.	do	60 5	16 6	6 4	49	23	N. Dyment, Barrie, Ont.	

83,364	Hubert Larkin....	Quebec..... ...	1882	Lévis, Que...	do	61 0	13 5	6 2	49	33	W. J. Poupore, Morrisburg, Ont.
100,181	Hudson	Montreal	1891	Sorel, Que..........	Wheels—A roues....	128 5	25 1	6 4	158	80	Sincennes McNaughton Co., Montreal, Que.
103,386	Hudson Bay Messenger.	Winnipeg.......	1886	Winnipeg, Man. ..	Screw—A hélice	26 0	5 6	2 1	1	1	The Hudson Bay Co., London, Eng.
66,091	Humber.......	Quebec.........	1873	South Quebec.......	do	50 2	11 5	5 7	13	3	Mrs. Paré, Lachine, Que.
83,343	Hunkidori........	do	1883	Quebec.....	do	30 4	9 4	4 7	10	3	Wm. Foran, Quebec.
71,316	Huron....	Sarnia	1875	Sarnia, Ont	do ...	238 5	53 9	12 8	1052	688	Grand Trunk Railway Co., Canada.
85,321	Huron.....	Toronto	1882	Owen Sound, Ont...	do	71 7	15 3	8 5	70	56	The Ontario Lumber Co., Toronto.
100,948	Huron Belle......	Collingwood.....	1889	Sand Beach, U.S....	do ...	50 0	12 0	5 0	27	18	James F. Fraser, Ottawa, Ont.
103,045	Hurtubise	Ottawa.........	1891	Casselman, Ont.. .	do	52 0	17 0	4 3	46	43	A. L. Hurtubise, Montreal.
72,688	Hyack	Victoria........	1876	Victoria, B.C.. . .	Wheels—A roues....	32 5	20 7	3 5	34	31	James Abrams, Nanaimo, B.C.
100,637	Hyak....... . .	do	1892	Golden, B.C	do	81 0	11 2	3 9	39	25	The Upper Columbia Nav. and Tramway Co.. Ltd., Golden, B.C.
88,250	Hydra..	Deseronto	1892	Trenton, Ont	Screw—A hélice	40 0	7 0	4 7	6	4	Seth Benson, Deseronto, Ont.
92,410	Hygeia	Toronto	1886	Kingston, Ont. . .	do	30 0	5 4	2 6	2	1	Samuel May, Toronto, Ont.
100,460	Hygeia.	Quebec.........	1886	Lévis, Que	do ...	72 6	16 6	6 7	58	39	John Doran, Lévis, Que.
96,807	I. B. Hamblen....	Halifax.	1891	Providence, U.S....	do	68 2	14 6	5 3	32	22	Thomas Tanner, Pictou, N.S.
51,669	I. C. Clarke	Sarnia..........	1876	Sarnia, Ont.	do	85 0	20 0	7 0	145	99	The Sarnia Trans. Co., Sarnia, Ont.
88,564	Ida......	Kingston.......	188.	Deseronto, Ont......	do	95 6	20 6	6 2	274	153	Eliza G. de Leverdière, Ottawa.
90,460	Ida.............	Winnipeg	....	Unknown	do ...	49 5	9 0	4 3	19	13	K. I. Stephenson, Hecla, Manitoba.
83,325	Ida.............	Ottawa.........	1880	Lake Barrier, Que .	do	56 2	18 0	4 9	16	11	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.
85,367	Ida..............	do	1881	Brockville, Ont......	do	46 0	8 0	3 8	21	6	Arthur Starkey, Parry Sound, Ont.
92,613	Ida..............	Port Arthur....	1887	Port Arthur, Ont ...	do ...	41 4	11 1	5 4	19	13	Murdock McInnes, Port Coldwell, Ont.
92,757	Ida.....	Quebec.....	1889	Quebec.	do ...	49 5	12 2	4 6	26	7	Napoléon Doré, Lachine, Que.
103,354	Ida.	do	1877	Kingston, Ont......	do ...	35 0	7 2	3 0	10	9	Quebec and Lake St. John R.R. Co., Quebec.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
91,559	Ida Bell	Port Burwell	1890	Port Burwell, Ont	Screw—A hélice	27 0	7 0	3 2	6	3	C. C. Bates, Clear Creek, Ont.	
69,085	Ida Lewis	Halifax	....	Unknown	do	34 6	13 4	4 0	5	3	C. A. Stayner, Halifax, N.S.	
71,159	Ida Roe	Hamilton	1877	Hamilton, Ont	do	53 5	9 3	7 1	23	16	C. C. Roe, Hamilton, Ont.	
96,984	Idaho	New Westminster.	1888	Idaho, U.S.	do	36 5	9 0	3 8	6	4	Arthur Bunting, Bonner's Ferry, U.S.A.	
100,135	Idell	Winnipeg	1892	Selkirk, Man.	do	70 2	16 5	6 0	54	37	Wm. Robinson, Selkirk, Man.	
103,094	Idle Hour	Montreal	1891	New York, U.S.	do	25 6	6 0	2 4	4	3	M. Molson, Montreal.	
85,308	Ile Heron	do	1891	Sorel, Que	Wheels—A roues	113 2	42 4	5 4	16[illegible]	109	Geo. Stacey, Montreal.	
100,683	Illicillewalt	New Westminster.	1893	Revelstoke, B.C	Stern wheel—A roue	78 0	15 0	4 0	98	62	Columbia and Kootenay Steam Nav. Co., Nelson, B.C.	
90,571	Imperial	Windsor, Ont	1886	Toronto, Ont.	Screw—A hélice	109 0	22 0	7 0	150	91	Kingsville, Pelee Island Navigation Co., Kingsville, Ont.	
75,880	Ina	Pictou, N.S.	1879	Pictou, N.S.	do	26 5	10 2	3 2	4	2	D. McDonald, Fisher's Grant, N.S.	
100,674	Ina	Vancouver	1893	Vancouver, B.C.	do	34 8	8 0	3 2	8	5	J. S. Doherty, Vancouver, B.C.	
85,427	Inez	St. Catharines	1884	Welland, Ont	do	65 0	15 9	8 0	59	34	Duncan Armstrong, Port Colborne, Ont.	
88,535	Inez	Hamilton	1889	Carleton Place, Ont.	do	24 6	6 1	3 5	2	2	Geo. T. Tuckett, Hamilton, Ont.	

96,906	Ingomar..........	Kingston.......	1890	Carleton Place, Ont.	do	61 0	10 5	3 6	22	13	Chas. C. Newton, Montreal, Que.
88,627	International......	Windsor, Ont...	1871	Tonawanda, U.S....	do	59 5	15 7	7 [illegible]	82	50	F. B. Hackett, Amherstburg, Ont.
83,374	Interocean	Toronto	1881	Nipissing, Ont	do	103 4	22 5	6 0	144	98	The Muskoka & Nipissing Navigation Co., Gravenhurst, Ont.
91,682	Interocean	Collingwood	1888	Collingwood, Ont....	do	74 0	16 0	7 2	148	98	E. G. Shorts, Wallaceburg, Ont.
100,76.	Ioata.....	Toronto	1894	Spanish River, Ont..	do	34 0	8 4	4 0	6	4	G. Hamilton, Spanish River, Ont.
100,199	Iona..	Vancouver......	1891	Vancouver, B.C	do	63 0	14 8	5 7	53	36	T. W. Stanfield, Vancouver, B.C.
94,922	Iona..............	Picton, Ont.....	1892	Trenton, Ont.. .	do	123 5	24 2	10 2	231	157	J. D. Vanalstine, Milford, Ont.
90,297	Irene	Ottawa.........	1881	Ottawa, Ont........	do ...	31 0	6 0	3 0	3	2	Charles Wynn, Peterboro', Ont.
88,530	Irene	Hamilton	1887	Hamilton, Ont	do	26 6	6 0	3 2	24	16	Thomas Christie, Hamilton, Ont.
92,444	Irene	Toronto	1887	Toronto, Ont	do	42 8	8 0	4 5	7	5	Geo. F. Oakley, Toronto, Ont.
72,677	Iris	Victoria........	1878	Victoria, B.C.......	do ...	52 0	9 7	5 0	19	13	H. L. DeBeck, New Westminster, B.C.
92,562	Iris	Halifax..... ..	1887	Dartmouth, N.S	do	24 4	4 7	2 5	2	1	Chas. S. Pickford, Halifax, N.S.
94,918	Iris	Saugeen...	1892	Saugeen, Ont..	do	39 0	10 6	4 6	9	6	Albert F. Bowman, Southampton, Ont.
40,386	Isabel....	Victoria	1866	Victoria, B.C.	Wheels—A roues....	142 4	22 6	9 1	430	255	Esquimalt and Nanaimo Ry. Co., Victoria, B.C.
103,226	Isabel.	Ottawa.........	1890	Brockville, Ont......	Screw—A hélice	20 4	4 8	3 4	1	1	E. Farmer, Arnprior, Ont.
....	Isabella	Toronto	1869	Lake Simcoe, Ont ..	do	56 6	14 4	6 9	44	30	Ada Burk, Toronto, Ont.
103,389	Isabelle	Winnipeg	1895	Westbourne, Man...	do	70 0	16 0	5 5	61	41	P. McArthur, Westbourne, Man.
96,703	Ishaway..........	Ottawa.........	....	Brockville, Ont.....	do	45 4	8 2	3 6	7	5	E. A. Small, Montreal.
85,547	Island Gem.......	Yarmouth......	1883	Yarmouth, N.S.....	do	41 7	12 7	5 0	15	10	The Mud Island Lobster Co., Yarmouth, N.S.
92,381	Island Queen......	Montreal.......	1887	Kingston, Ont......	do	91 8	19 9	6 0	98	62	Montreal Safe Deposit Co.
92,738	Island Queen......	Toronto	1889	Toronto, Ont........	do	73 0	13 9	4 4	23	20	The Toronto Ferry Co., Toronto, Ont.
77,994	Islander..........	Ottawa.........	1877	Ottawa, Ont	do	25 7	5 1	2 0	1	1	W. McDonald, Ottawa, Ont.
95,093	Islander..........	Victoria........	1888	Yoker, G.B	do	240 0	42 0	14 0	1495	478	Can. Pacific Nav. Co., (Ltd.), Victoria, B.C.
90,566	Islay	Toronto	1895	Barrie, Ont..... ...	do	116 0	18 0	6 2	175	119	Chas. McGinnis, Orillia, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions — Dimensions: Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage: Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
103,142	Ivan R.	Quebec	1893	Three Rivers, Que.	Screw—A hélice	53 6	11 5	3 8	18	12	W. Ritchie, Three Rivers, Que.	
85,473	Ivey Alderson	Port Dover	1885	Port Dover, Ont.	do	66 0	13 1	5 0	38	26	H. W. Ansley, Port Dover, Ont.	
88,231	Ivy	Brockville	1884	Brockville, Ont	do	44 9	8 4	3 6	7	5	Robt. A. Pringle, Cornwall, Ont.	
100,942	J. C. Else	Collingwood	1893	Waubaushene, Ont.	do	44 0	11 0	3 6	33	21	James Scott, Waubaushene, Ont.	
100,039	J. D. Hewis	Toronto	1892	Midland, Ont.	do	55 6	12 4	5 3	51	35	David Hewis *et al*, Midland, Ont.	
100,656	J. G. Nicholls	Kingston	1889	Fort Howard, U.S.	do	111 6	22 4	6 5	131	71	C. Hinckly, Kingston, Ont.	
90,769	J. H. Jones	Goderich	1888	Goderich, Ont.	do	107 0	21 4	9 5	152	98	James Clark, Goderich, Ont.	
77,707	J. H. Whitney	Brockville	1879	Augusta, Ont.	do	28 5	7 5	3 0	3	2	J. H. Whitney, Augusta, Ont.	
80,671	J. K. Ward	Montreal	1885	Lachine, Que.	do	49 0	14 0	5 8	23	15	Stephen St. Denis, Lachine, Que.	
94,624	J. L. Murphy	Ottawa	1888	Sand Point, Ont.	do	101 5	22 0	8 6	173	109	The Upper Ottawa Improvement Co., Ottawa.	
85,714	J. R. Arnold	Prescott	1884	Tonawanda, N.Y.	do	72 0	23 0	5 0	116	68	Wm. A. Allan, Ottawa.	
....	J. R. Crowe	Chatham, Ont.	1870	Chatham, Ont.	do	96 0	18 5	8 0	91	77	John Brown, St. Catharines, Ont.	

85,352	J. R. Booth	Ottawa	1882	Hull, Que.	do	96 0	18 0	8 4	132	71	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa.
103 472	J. R. McDonald	Victoria	1890	Ballard, U.S.	do	127 0	28 8	6 7	280	215	E. C. Baker, Victoria, B.C.
71,101	J W. Steinhoff	Chatham, Ont	1874	Wallaceburg, Ont	do	123 2	24 9	8 7	311	208	Robert George Barrett, Toronto, Ont.
95,842	J. Mayhew	Sarnia	....	Unknown	do	40 0	10 6	4 7	17	12	J. & B. Mayhew, Moore, Ont.
100,661	Jack	Kingston	1895	Garden Island, Ont.	do	178 1	37 8	12 3	885	515	The Calvin Co., Ltd., Garden Island, Ont.
92,348	Jacques Cartier	Charlottetown	1888	Point Lévis, Que	Wheels—A roues	117 6	23 0	7 4	380	239	Inland Steam Nav. Co. of P. E. Island.
66,033	James	Quebec	1870	St. Romuald, Que	do	105 2	20 4	7 7	127	31	W. Paul, jun., Sorel, Que.
92,383	James A. Walker	Kingston	1887	Kingston, Ont	Screw—A hélice	105 6	19 8	9 6	184	98	Montreal Transportation Co., Montreal.
71,149	James Clarke	Goderich	1883	Goderich, Ont	do	79 4	16 0	7 0	48	33	J. C. Craig, Collingwood, Ont.
71,219	James Leighton	Sarnia	1875	Moore, Ont	do	39 2	13 7	5 6	23	16	James Leighton, Port Elgin, Ont.
....	James Norris	St. Catharines	1868	Port Dalhousie, Ont.	do	74 0	14 6	7 6	50	34	Humphrey Julian, Port Dalhousie, Ont.
96,844	James McKeon	Sarnia	1893	Sarnia, Ont	do	52 5	12 5	5 0	36	24	Glover Towing Co., Sarnia, Ont.
100,943	James Playfair	Collingwood	1894	Collingwood, Ont	do	50 0	11 6	6 0	26	18	H. McInnes, Meaford, Ont.
92,307	James Storey	do	1888	do	do	63 0	14 2	7 3	49	33	Herbert Cleland, Collingwood, Ont.
96,920	James Swift	Kingston	1893	Kingston, Ont	do	107 0	23 4	6 0	266	197	D. Noonan, Kingston, Ont.
85,369	Janet Craig	Ottawa	1884	Bristol, Que	do	50 0	13 0	3 9	12	6	J. T. Wait, Arnprior, Ont.
85,496	Janita	Collingwood	1880	Hamilton, Ont	do	30 0	6 6	2 8	3	2	James Morean, Port Severn, Ont.
103,241	Jeanne	Montreal	1894	Montreal	do	52 1	8 7	4 5	16	11	N. A. Hurteau, Montreal.
77,925	Jennie B.	Charlottetown	1878	Chatham, N.B	Wheels—A roues	41 9	8 3	3 2	20	11	R. W. Cunningham, Antigonish, N.S.
100,933	Jennie Bell	Ottawa	1888	Aylmer	Screw—A hélice	38 5	7 9	3 0	3	2	A. H. Taylor, Aylmer.
71,102	Jennie G. Harper	Chatham, Ont.	1874	Chatham, Ont	do	48 0	8 7	3 0	20	18	Jas. Crawford, Wiarton, Ont.
100,795	Jennie June	Victoria	1887	Seattle, U.S	do	29 8	8 0	3 8	4	4	Sarah E. Piper, Victoria, B.C.
74,400	Jennie Wilson	Toronto	1879	Toronto, Ont.	do	36 3	7 8	3 6	7	5	The Snider Lumber Co., Ltd., Waterloo, Ont.
103,291	Jessie	New Westminster.	1893	New Westminster, B.C.	do	30 0	7 0	3 0	6	4	W. J. Snodgrass, Okanagon Falls, B.C.
....	Jessie	Dunnville	1867	Stromness, Ont.	do	90 0	18 0	10 0	118	65	Sault Ste. Marie Pulp and Paper Co., S. Ste. Marie

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built.—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gros. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
96,780	Jessie Gray	Halifax	1889	Marble Mt., C.B.	Wheels—A roues	80 0	17 9	5 7	76	48	BrasD'OrLimeCo.(Ltd), Halifax, N.S.	
70,288	Jessie Hall	Montreal	1867	Buffalo, U.S.	Screw—A hélice	83 5	17 0	8 8	56	29	Montreal Transportation Co., Montreal.	
97,009	Jessie Hume	St. Catharines	1894	St. Catharines, Ont.	do	62 9	15 4	21 3	58	40	C. Quackenbush, Port Dalhousie, Ont.	
74,374	Jessie L. McEdward.	do	1870	do	do	51 0	9 2	4 3	22	20	Toronto Ferry Co., Toronto, Ont.	
100,635	Joan	Victoria	1892	Victoria, B.C.	do	176 8	30 0	11 0	821	544	Esquimalt and Nanaimo Ry. Co., Victoria, B.C.	
83,447	Joe Adams	do	1879	Tacoma, U.S.	do	38 5	10 0	3 8	12	8	B. C. Canning Co. (Ltd.), Victoria, B.C.	
77,960	Joe Edwards	Annapolis	1881	Granville, N.S.	do	47 7	18 4	3 9	35	27	Robert Mills, Granville, N.S.	
74,371	Joe Knight	St. Catharines	1870	St. Catharines, Ont.	do	35 5	11 3	4 4	14	11	Jas. Murray, St. Catharines, Ont.	
77,574	Jce Mac	do	1873	Buffalo, U.S.	do	62 0	14 2	7 0	44	30	John D. Neelon, St. Catharines, Ont.	
94,712	Joe Milton	Port Stanley	1891	Port Stanley, Ont.	do	92 6	20 4	8 2	93	63	Jas. V. Crawford, Wiarton, Ont.	
80,762	Johanna B.	Quebec	1881	Quebec	do	44 3	11 4	4 7	17	9	Wm. C. Gibson, Quebec.	
85,780	John	Montreal	1885	Point Fortune, Que.	Wheels—A roues	66 0	23 7	2 9	35	23	J. R. Rockburns, Carrillon, Que.	
92,556	John A.	do	1888	Montreal	Screw—A hélice	57 2	12 8	5 6	19	13	J. C. Weir, Montreal.	
....	John A. Macdonald	Kingston	1866	Garden Island, Ont.	Wheels—A roues	139 4	23 6	9 3	273	153	The Calvin Co., Ltd., Garden Island, Ont.	

92,387	John Haggart	Kingston	1887	Perth, Ont.	Screw—A hélice	99 9	17 5	6 0	202	117	Thomas Moffatt, Perth, Ont.
85,519	John Hanlan	Toronto	1884	Port Dalhousie, Ont.	do	71 0	16 0	6 0	37	25	John Hanlan, Toronto.
85,324	John Harrison	Owen Sound	1884	Owen Sound, Ont.	do	57 5	15 0	7 4	44	30	James Walsh, Little Current, Ont.
73,944	John Heney	Ottawa	1876	Ottawa, Ont.	do	42 0	10 0	4 0	19	13	John W. McDonald, Ottawa, Ont.
90,691	John Hunter	St. Catharines	1885	St. Catharines, Ont.	do	54 6	12 8	6 3	32	22	James Murray, St. Catharines, Ont.
100,944	John J. Long	Collingwood	1894	Collingwood, Ont.	do	97 5	20 0	9 2	201	137	C. Noble, Collingwood, Ont.
97,037	John L. Cann	Yarmouth	1891	Yarmouth, N.S.	do	97 8	19 8	9 0	142	79	H. B. Cann, Yarmouth, N.S.
100,122	John Lee	Wallaceburg	1888	Wallaceburg, Ont.	do	61 0	20 6	6 8	52	35	John Lee, Wallaceburg, Ont.
94,919	John Logie	Saugeen	1893	Goderich, Ont	do	65 0	13 8	5 5	29	20	D. McAulay and Logie, Southampton, Ont.
77,992	John McDonald	Ottawa	1879	Ottawa, Ont.	do	48 0	8 6	3 0	24	16	J. F. McAndrew, Buckingham, Que.
100,949	John Milne	Collingwood	1894	Nattawasaga, Ont.	do	102 0	19 0	6 8	109	74	J. Milne, Agincourt, Ont.
70,290	John Pratt	Montreal	1874	Montreal	do	96 0	19 2	7 3	70	21	The Department of Public Works, Ottawa.
103,033	John Thomson	Ottawa	1889	Quinze Bay	do	39 0	8 6	3 3	5	4	Klock, Bros., Klock's Mills, Ont.
92,309	John William	Collingwood	1888	Fesserton, Ont.	do	36 0	10 9	4 0	14	10	Samuel Caswell, Waubaushene, Ont.
92,541	Joliette	Montreal	1887	Montreal	do	45 0	15 6	3 8	13	8	Stewart J. Joseph, Stanstead, Que.
100,669	Jopl	Kingston	1895	Kingston, Ont	do	40 2	7 4	3 6	9	6	John Paul, Newboro', Ont.
103,047	Joseph Taylor	Ottawa	1894	Lake Dumoine, Que.	do	37 0	15 7	3 6	17	9	J. R. Booth, Ottawa, Ont.
92,723	Jubilee	Toronto	1887	Port Carling, Ont.	do	30 6	5 4	3 4	3	2	Joseph S. Wallace, Port Carling, Ont.
100,726	Julia	Montreal	1893	Sorel, Que.	do	93 8	17 0	6 2	91	51	Sincennes-McNaughton Line, Montreal, Que.
83,033	Juno	Brockville	1880	Trenton, Ont.	do	40 5	8 0	3 2	10	8	Michael Lavell, Portsmouth, Ont.
90,771	Juno	Windsor, Ont.	1888	Wallaceburg, Ont.	do	139 7	26 8	8 8	288	196	William Allen, Walkerville, Ont.
90,761	Juno	Goderich	1887	Goderich, Ont	do	62 0	14 0	6 0	28	19	J. Clark, Goderich, Ont.
100,415	Juno	Ottawa	1890	March Landing, Ont.	do	49 0	9 2	8 0	17	8	W. H. Berry, March, Ont.
103,062	Juno	Yarmouth	1895	Yarmouth, N.S.	do	37 0	9 2	4 0	9	2	H. F. Cann, Yarmouth, N.S.

Alphabetical List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabêtique des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
92,611	Kakabeka	Winnipeg	1885	Toronto, Ont.	Screw—A hélice	68 0	18 0	7 0	113	75	Joseph Brimson, Port Arthur, Ont.	
85,680	Kamloops	N. Westminster.	1885	Kamloops, B.C.	do	126 0	27 4	5 6	426	268	J. A. Mara, Kamloops, B.C.	
96,999	Kaslo	do	1892	Kootenay Lake, B.C.	do	62 0	13 5	6 0	51	35	J. K. Buchanan, Nelson, B.C.	
80,726	Kate	Quebec	1880	Lévis, Que.	do	48 9	12 6	6 0	23	7	John Taylor, Montreal, Que.	
71,224	Kate Marks	Sault Ste. Marie.	1875	Bruce Mines, Ont.	do	52 0	13 6	5 6	54	43	Thomas Marks, Port Arthur, Ont.	
83,385	Kate Murray	Toronto	1878	Hamilton, Ont	do	36 6	6 5	3 0	3	2	Mary J. Vanderburgh, Port Carling, Ont.	
71,183	Kate Pilgrim	Owen Sound	1875	Meaford, Ont.	do	47 0	10 3	5 3	11	8	David Davidson, Penetanguishene, Ont.	
90,574	Kathleen	Toronto	1886	Toronto, Ont.	do	84 0	18 0	5 5	110	72	The Toronto Ferry Co., Toronto, Ont.	
92,693	Keewatin	Winnipeg.	1889	Keewatin, Ont.	do	51 8	12 4	5 0	41	28	Keewatin Lumbering & Manufacturing Co., Ltd., Hamilton, Ont.	
92,701	Kennina	do	1890	do	do	57 0	13 8	3 7	42	28	Kennina (Mrs. E. W. B.) Brydges, Keewatin, Ont.	
88,329	Kenogami	Quebec	1886	Quebec	do	48 7	12 8	5 0	21	14	Evan J. Price, Quebec.	
85,512	Kenozha	Toronto	1883	Gravenhurst, Ont.	do	100 8	12 2	6 2	191	124	The Muskoka and Nipissing Navigation Co., Gravenhurst, Ont.	
88,573	Khartoum	Kingston	1885	Ernesttown, Ont.	do	78 0	13 7	6 1	63	34	Nelson Leeman, Kingston, Ont.	

96,988	Kildonan	N. Westminster.	1891	Victoria, B.C	do	68 3	14 2	6 9	51	32	R. D. Gamble, Toronto, Ont.
97,114	Killarney Belle	Collingwood	1892	Collingwood, Ont.	do	52 0	12 0	5 6	28	19	Dougald G. McAulay, Southampton, Ont.
100,660	King Ben	Kingston	1895	Kingston, Ont.	do	108 6	21 7	6 7	164	95	Ira B. Folger, Kingston, Ont.
94,760	Kingsville	St. John, N.B.	1889	Rothesay, N.B	do	47 5	14 2	7 5	37	25	Nathaniel C. Scott, St. John, N.B.
83,159	Kismet	Belleville	1894	Belleville, Ont	do	36 4	7 2	3 0	6	4	E. B. Burrell, Belleville, Ont.
72,956	Kitty Haight	Sarnia	1874	Buffalo, U.S	do	64 6	16 5	8 0	60	28	Sarnia Towing & Transport Co., Sarnia, Ont.
100,098	Kitty J	St. John, N.B.	1889	Baldwinsville, New York, U.S.	do	27 5	5 8	1 8	1	1	F. Burton, Benton, N.B.
77,708	L. V	Brockville	1877	Brockville, Ont	do	27 0	5 7	2 6	2	2	Louisa Volney, Brockville, Ont.
92,596	L. Boyer	Halifax	unk	United States	do	82 0	17 8	7 4	60	49	The Halifax Tow Boat Co., Ltd., Halifax, N.S.
92,770	L'Ami	Quebec	1890	Lévis, Que	do	38 0	10 7	4 4	16	8	A. Bernier, St. Joseph de Lévis, Que.
78,031	La Belle	Chatham, Ont.	1879	Belle River, Ont	do	72 0	20 4	5 9	75	58	F. Boutellier, Belle River, Ont.
82,778	La Canadienne	Ottawa	1880	Glasgow, G.B.	do	154 3	22 7	10 9	372	227	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa.
59,478	La Have	Lunenburg	1871	Yarmouth, N.S	do	58 0	15 0	7 0	49	34	Wm. H. Cushon, Bridgewater, N.S.
90,884	La Tour	Yarmouth	1888	do	do	97 3	20 7	7 8	154	105	Yarmouth & Shelburne SS. Co., Yarmouth, N.S.
100,765	Ladas	Toronto	1894	Caché Bay, Ont	do	73 0	15 0	7 0	54	37	John J. Davidson, Toronto, Ont.
61,386	Laddie	Chatham, N.B.	1871	Chatham, N.B	do	70 0	16 0	8 0	42	29	John Brown, Chatham, N.B.
64,962	Lady Belleau	Quebec	1871	Les Eboulements, Que.	do	72 0	19 5	8 8	81	55	Antoine Gagnon, Quebec
100,150	Lady Brooks	Winnipeg	1891	Lake Winnewanka	do	29 7	7 6	4 5	6	4	Robt. L. Brown, Banff, N.W.T.
61,443	Lady Dufferin	Chatham, N.B.	1874	Miramichi, N.B.	Wheels—A roues	79 5	18 0	4 8	47	29	Mathew Russell, Newcastle, N.B.
85,315	Lady Dufferin	New Westminster.	1878	Tranquille, B.C	do	87 5	16 0	5 5	60	52	Wm. Fortune, Tranquille, B.C.
80,907	Lady Eberth	Owen Sound	1880	Hanover, Ont	Screw—A hélice	36 6	6 8	3 0	3	2	John Eberth, Hanover, Ont.
74,027	Lady Ellen	Winnipeg	1877	Toronto, Ont	do	46 0	11 5	5 0	19	13	Wm. Robinson, Winnipeg, Man.
77,863	Lady Forrest	Quebec	1878	Quebec	do	31 0	8 5	3 6	6	4	Godfrey Charles Lomer, Montreal.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official number. — Numéro matricule.	Name of Ship — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft, 10ths	Ft, 10ths	Ft, 10ths				
77,911	Lady Ida	Port Hope	1878	Lindsay, Ont.	Wheels—A roues	54 0	25 0	7 5	28	17	John Edridge, Omemee, Ont.	
80,846	Lady of the Lake	Halifax	1880	Halifax, N.S.	Screw—A hélice	33 5	8 4	4 0	4	3	John A. McCallum, Windsor, N.S.	
90,576	Lady of the Lake	Toronto	1886	Bala, Simcoe Co., Ont	do	49 6	8 4	4 6	10	7	A. T. Lowe, Township of Medora, Ont.	
72,683	Lady of the Lake	Victoria	1878	Cassiar, B.C.	do	60 0	10 2	5 0	21	13	J. McKenzie, Cassiar, B.C.	
88,500	Lady of the Lake	Winnipeg	1884	Winnipeg, Man.	do	24 8	5 9	2 7	2	1	A. M. Nanton, Winnipeg, Man.	
....	Lady of the Lake	Montreal	1867	Magog, Que	Wheels—A roues	152 6	25 6	8 9	607	369	C. A. McKinnon, Montreal.	
71,615	Lake	do	1875	Philadelphia, U.S.	Screw—A hélice	107 3	24 0	10 8	145	89	Canada Shipping Co., Montreal.	
83,373	Lake Joseph	Toronto	1880	Gravenhurst, Ont.	do	52 0	10 3	4 0	28	19	The Muskoka and Nipissing Nav. Co., Gravenhurst, Ont.	
88,537	Lake Michigan	Hamilton	1872	St. Catharines, Ont.	do	136 0	23 9	11 5	588	360	R. O. Mackay, Hamilton, Ont.	
....	Lake Ontario	do	1872	do	do	136 8	23 8	7 6	675	411	do do	
90,778	Lakeside	Windsor, Ont.	1888	Windsor, Ont.	do	121 0	26 0	9 3	348	220	Lakeside Navigation Co., Walkerville, Ont.	
90,604	Lansdowne	Ottawa	1884	Maccan Bay, N.S.	do	188 6	32 1	15 8	680	463	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa.	Classed English Lloyds.
88,629	Lansdowne	Windsor, Ont.	1884	Wyandotte, U.S.	Wheels—A roues	294 0	41 3	13 0	1571	908	Grand Trunk Railway Co., Hamilton, Ont.	
103,107	Laprairie	Montreal	1894	Sorel, Que	do	197 3	28 0	8 2	600	372	Montreal Safe Deposit Co., Montreal.	

85,551	Laura	Chatham, N.B.	1883	Yarmouth, N.S.	Screw—A hélice	53 3	10 3	5 9	14	18	John C. Miller, Derby, N.B.
94,768	Laura M.	Owen Sound	1894	Meaford, Ont.	do	44 0	10 3	4 6	18	12	John McRae, Meaford, Ont.
103,093	Laurier	Montreal	1893	Sorel, Que	do	59 0	12 6	3 4	14	10	Elizabeth Brulé, Sorel, Que.
103,356	Le Brochu	Quebec	1894	Cedar Hall, Que	do	51 5	11 7	6 0	19	13	R. M. Blais, Cedar Hall, Que.
103,147	Le Colon	do	1894	Roberval, Que	Wheels—A roues	78 8	23 8	4 4	173	109	E. F. Wurtele, Quebec.
103,141	Lea	do	1893	Three Rivers, Que	Screw—A hélice	42 6	9 8	3 4	12	8	J. Arel, Three Rivers, Que.
100,882	Leader	St. John, N.B.	1894	St. John, N.B	do	56 6	13 0	6 0	29	20	R. W. Williams, St. John, N.B.
100,926	Leclair	Ottawa	1885	Ottawa, Ont.	do	16 8	5 6	2 2	1	1	F. Leclair, Ottawa, Ont.
103,243	Lena	Montreal	1881	Lake Megantic	do	48 3	14 2	4 3	22	15	G. H. Flint, Montreal
88,453	Lennox	Arichat	1887	Dartmouth, N.S	Wheels—A roues	61 0	17 8	7 5	66	42	John Murchison, Grand River, N.S.
90,816	Lenore	Port Hope	1887	Cobourg, Ont.	Screw—A hélice	39 0	7 2	3 5	6	4	H. Dennis Cobourg, Ont.
100,928	Leon	Ottawa	1893	High Falls, Que	do	44 7	10 3	3 6	15	12	L. Cyr, High Falls, Que.
80,903	Leonora	Vancouver	1876	Vancouver, B.C.	do	57 0	9 0	5 3	33	18	Union Steamship Co., Ltd., Vancouver, B.C.
61,131	Leviathan	Victoria	....	Unknown	do	50 5	9 4	3 4	28	19	C. Mayers, New Westminster, B.C.
85,752	Lévis	Quebec	1883	Lévis, Que	do	95 9	20 0	8 5	157	58	The Lévis Maritime & Industrial Co., Lévis, Que
88,526	Lewis	Hamilton	1887	Hamilton, Ont.	do	24 6	6 3	2 0	1	1	John Bradley, senior, Dundas, Ont.
75,638	Lewis Shickluna	St. Catharines	1878	St. Catharines, Ont.	do	45 4	11 0	5 7	16	11	James Murray, St. Catharines, Ont.
100,752	Lewis Shickluna	Toronto	1870	St. Catharines, Ont.	do	135 0	25 7	11 7	445	302	S. Sylvester, Toronto, Ont.
94,767	Lillian	Owen Sound	1893	Owen Sound, Ont	do	30 0	7 1	3 6	5	4	John Flesher, Parry Sound, Ont.
88,238	Lillie	Brockville	1888	Brockville, Ont	do	32 2	6 6	2 9	3	2	John McGraw, Brockville, Ont.
85,513	Lillie	Chatham, N.B.	1883	Yarmouth, N.S.	do	64 9	17 1	7 8	72	49	Robert C. Elkin, St. John, N.B.
88,521	Lillie	Hamilton	1885	Hamilton, Ont	do	70 0	14 0	5 0	50	34	S. J. Sandford, Barrie, Ont.
80,020	Lillie Glasier	St. John, N.B.	1880	Indiantown, St. John, N.B.	Wheels—A roues	123 9	24 4	7 2	209	132	Parker Glasier, Lincoln, Sunbury Co., N.B.
97,131	Lillie II	Quebec	1891	Quebec, Que	Screw—A hélice	43 1	12 5	5 0	19	7	Wm. Hackett, Quebec, Que.
103,574	Lilly May	Collingwood	1895	North River, Ont.	do	32 0	9 0	5 2	10	7	W. Cane, Newmarket, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage — Gross. B'ut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
94,911	Lillie Smith	Saugeen	1888	Saugeen, Ont	Screw—A hélice ...	130 0	26 0	9 4	275	187	George E. Smith, Southampton, Ont.	
103,219	Lillie of the Valley	Ottawa	1891	Deux-Rivières, Ont.	do	33 1	7 7	2 5	2	2	P. Sage, Mackey's Station, Ont	
94,985	Lilly	Toronto	1890	Oakville, Ont	do	50 0	13 3	3 2	22	15	The Victoria Harbour Lumber Co., Toronto, Ont.	
100,634	Lilly	Victoria	1880	Victoria, B.C.......	do ...	45 6	15 4	4 0	33	23	B. C. Paper Mfg. Co., (Ltd.) Victoria, B.C.	
71,180	Lily	Kingston	1875	Kingston, Ont......	do ..	41 8	9 3	4 3	16	2	W. B. Anglin, Kingston, Ont.	
....	Lily	St. Catharines ..	1865	St. Catharines, Ont.	Wheels—A roues....	69 6	14 0	5 1	34	34	H. Cowie, Dresden, Ont.	
103,277	Lina	Chatham, N.B..	1894	Chatham, N.B......	Screw—A hélice	53 2	11 7	5 8	26	18	Robert Loggie, Black Brook, N.B.	
61,937	Lion	Halifax	1867	Halifax, N.S........	do	37 2	10 4	6 1	10	4	Thomas Battye, Wallace, N.S.	
74,342	Lion	Port Hawkesbury.	1876	Pictou, N.S..... ...	do	49 5	13 3	5 1	20	13	George C. Reid, Oxford, N.S.	
100,'50	Lion	Halifax	1888	Halifax, N.S........	do ...	47 4	15 6	5 0	27	18	Lewis Hefler, Halifax, N.S.	
92,758	Little Emely......	Quebec	1889	Quebec	do	28 0	8 0	3 2	6	4	Gordon Andrews, Que..	
80,725	Little Emily......	Quebec.........	1875	Montreal........ ...	do ...	26 1	5 6	2 5	3	2	Gordon Andrews, Que..	
85,474	Little Gem	Port Dover. ...	1886	Simcoe, Ont	do	24 4	12 0	2 3	2	1	Henry Groff, Simcoe, Ont.	
83,076	Lizzie	Ottawa.........	1881	Sand Point, Ont ...	do	37 0	5 8	2 4	2	1	D. K. Cowley, Nepean, Ont.	

103,223	Lizzie.... ...	Ottawa.........	1885	Kingston, Ont.....	Screw—A hélice....	23 3	4 4	2 0	1	1	J. Gillies, Carleton Place, Ont.	
100,198	Logger...... ...	Vancouver......	1891	Vancouver, B.C.....	do	44 0	14 0	3 9	19	13	Lawrence O'Brien, Vancouver, B.C.	
100,200	Lois.............	do	1891	do	do	48 0	13 5	5 8	25	17	Frederick Revely, Vancouver, B.C.	
92,437	Longford.........	Toronto	1887	Orillia, Ont.........	do	80 0	16 0	6 4	53	36	Wm. Thompson, Orillia, Ont.	
90,531	Longueuil	Montreal..	1884	Montreal....	Wheels—A roues....	175 7	27 2	9 0	365	230	The Montreal Safe Deposit Co., Montreal.	
96,049	Lord Stanley......	Quebec...	1889	Meadowside, G.B...	Screw—A hélice....	140 0	24 1	11 3	276	86	G. T. Davie, Lévis, Que.	Classed English Lloyds.
100,758	Lorna Doone......	Toronto	1893	Orillia, Ont.........	do	36 0	8 0	4 2	5	4	H. Pellatt, Toronto, Ont.	
78,041	Lorne.............	Quebec..........	1879	Derby, N.B....... .	do	43 0	6 8	3 1	6	4	Charles King, Quebec.	
94,809	Lorne............	Victoria..	1889	Victoria, B.C......	do	151 0	26 0	13 2	288	159	Joan O. Dunsmuir, Victoria, B.C.	
71,170	Lothian	Port Hope......	1872	St. Catharines, Ont..	do	129 8	23 1	11 7	415	281	J. C. Miller, Parry Sound, Ont.	
90,608	Lottie............	Ottawa..... ...	1885	Aylmer	do . ..	40 0	8 4	4 6	10	9	La Société de Colonisation du lac Témiscamingue, Ottawa, Ont.	
83,453	Lottie............	Victoria........	1883	Victoria, B.C......	do	51 0	21 0	4 0	29	11	George Byrnes, Victoria, B.C.	
90,553	Lottie Maud......	Port Burwell ...	1886	Port Burwell, Ont ..	do	41 0	10 7	5 6	10	4	Wm. H. Cudney, Port Burwell, Ont.	
72,959	Louisa............	St. Catharines,..	1875	Port Dalhousie, Ont.	do	26 6	6 6	7 3	6	5	C. Cottrell, Sault Ste. Marie, Ont.	
83,582	Louisburg.........	Montreal.......	1881	Sunderland, G.B....	do . ..	260 0	36 0	18 5	1816	1182	The Dominion Coal Co., (Ltd.) Montreal.	Classed English Lloyds.
103,447	Louise............	Ottawa.........	1887	Carleton Place, Ont.	do	25 2	5 0	2 6	1	1	J. E. Turgeon, Ottawa, Ont.	
80,947	Loyalist..........	Chatham, N.B...	1883	Chatham, N.B.......	Wheels—A roues....	62 2	11 2	4 4	18	11	Jas. Robinson, Derby, N.B.	
85,581	Loyalist..........	St. John, N.B...	1882	Portland, N.B	Screw—A hélice....	27 5	6 0	3 6	3	2	Thos. Miller, St. John, N.B.	
75,526	Lucie.............	Montreal.... ...	1877	Sorel, Que...	Wheels—A roues.. .	49 5	12 3	3 5	24	16	Joseph Duval, Nicolet, Que.	
80,591	Luella............	Toronto	1880	Toronto, Ont	Screw—A hélice....	66 0	13 3	6 0	38	26	The Toronto Ferry Co., Toronto, Ont.	
100,166	Lunenburg..... ..	Lunenburg......	1891	Mahone Bay, N.S...	do	124 9	23 5	12 5	266	113	J. J. McLauchlan, Lunenburg, N.S.	Classed American Record.
90,780	Lurline..... ..	Windsor, Ont...	1888	Windsor, Ont.	do	78 8	16 3	7 8	66	40	H. Walker & Sons, Walkerville, Ont.	
100,229	Lurline...........	Halifax.........	1893	New York, U.S.....	do	21 0	5 4	3 2	2	1	F. D. Corbett, Halifax, N.S.	
96,845	Luther Westover..	Sarnia..... . ..	1877	Bay City, U.S..... .	Wheels—A roues....	112 8	19 0	6 3	127	80	Boutelle Towing & Wr'ng Co., Sarnia, Ont.	
94,905	Lytton........ ...	New Westminster.	1890	Revelstoke, B.C.....	do	131 0	25 5	4 8	452	285	Columbia & Kootenay S. Nav. Co., Nelson, B.C.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft 10ths	Breadth. Largeur. Ft 10ths	Depth. Profondeur. Ft 10ths	Tonnage Gross. Brut.	Tonnage Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
103,137	M. E. Hackett....	Quebec.........	1894	Quebec........	Screw—A hélice	70 2	18 8	7 4	78	53	W. Hackett, Quebec.	
77,598	M. P. Davis......	Montreal.....	1879	Lachine, Que	do	40 5	10 7	5 3	11	7	The Harbour Commissioners, Montreal.	
103,571	M. G. McDonald .	Collingwood	1895	Collingwood, Ont...	do	58 0	13 0	6 0	29	20	J. P. McDonald, Blind River, Ont.	
....	M. T. Co. (No. 1)	Montreal	1871	Montreal...........	do	84 2	24 5	8 1	148	41	Montreal Transportation Co., Montreal.	
92,434	Mabel....	Toronto	1886	Penetanguishene, O.	do	39 0	10 4	3 6	11	8	Henry H. Thompson, Penetanguishene, Ont.	
100,037	Mabel Macdonald.	do	1892	Toronto, Ont...... .	do	64 0	14 3	7 8	42	28	Alexander Manning, *et al*, Toronto, Ont.	
93,932	Macassa........	Hamilton ...	1888	Glasgow, G. B.... .	do	154 4	24 1	16 3	459	164	Hamilton Steamboat Co. (Ltd.) Hamilton, O	
88,321	McNaughton.....	Montreal.	1886	Lévis, Que..........	do	92 0	18 4	8 4	137	36	Joseph Michaud, St. Aimé, Que.	
100,424	Madawaska. ...	Ottawa.	1893	Arnprior, Ont......	do	37 0	15 0	3 0	15	7	McLachlin Bros., Arnprior, Ont.	
71,112	Maganettawan....	Collingwood	1877	Byng Inlet, Ont. ...	do	100 0	20 6	9 4	187	127	Wm. Irwin, Wahnapitae, Ont.	
74,377	Maggie..........	St. Catharines..	1873	Buffalo, U. S.	do	62 0	16 0	6 2	37	26	Edwd. Armstrong, Port Colborne, Ont.	
100,169	Maggie.	Lunenburg	1891	Lunenburg, N.S....	do	47 0	11 8	5 2	19	13	G. W. Naas, Lunenburg, N.S.	
75,646	Maggie A. Bennett	St. Catharines .	1880	Port Robinson, Ont.	do	56 0	14 6	7 3	34	12	Robt. Ross, Port Robinson, Ont.	
71,192	Maggie Bell ..	Quebec.........	1874	Hull, Que..........	Wheels—A roues....	133 0	24 0	7 5	261	118	J. T. Ross, Quebec.	

94,752	Maggie M........	St. John, N.B	1888	Portland, N. B.....	Screw—A hélice	68 3	16 3	8 7	66	45	Wm. H. Mowry, St. John, N.B.
85,329	Maggie McLean..	Owen Sound....	1886	Sauble Mills, Ont...	do	69 0	14 0	6 6	37	25	H. O. Fleming, Windsor, Ont.
83,387	Maggie Mason....	Toronto	1882	Toronto, Ont.......	do ...	53 0	17 0	5 4	56	38	O. & A. Mathews, St. Catharines, Ont.
96,908	Maggie May.....	Kingston.......	1891	Washbur. e, Ont....	do ..	51 7	13 2	5 4	29	20	Benjamin Smith, Stonington, Ont.
94,683	Maggie May......	Collingwood	1889	Meaford, Ont.	do ...	58 0	14 0	6 0	46	31	Thomas C. Sims, Little Current, Ont.
100,086	Maggie Miller ...	St. John, N.B..	1892	Millidgeville, N.B...	Wheels—A roues....	78 5	24 0	5 7	105	66	Robert W. White, St. John, N.B.
90,706	Maggie R. King..	Montreal.	1872	Port Robinson, Ont.	Screw—A hélice	50 0	13 0	6 0	27	18	E. Clement, Montreal, Que.
90,700	Maggie R. Mitchell	St. Catharines ..	1873	Port Robinson, Ont.	do	50 0	13 9	7 4	40	27	Alex. Muir, Port Dalhousie, Ont.
92,598	Magnolia.........	Sydney	....	United States.......	Wheels—A roues....	120 1	24 4	7 2	260	151	Bras d'Or Steam Nav. Co.(Ltd), Halfax, N.S.
100,930	Maiad...... ..	Ottawa..........	1890	Hull, Que..........	Screw—A hélice	41 8	8 3	4 6	7	6	T. G. Brigham, Hull, Que.
90,701	Maid of the Mill	St. Catharines...	1886	Chippewa, Ont......	do	33 6	8 6	4 1	8	6	James A. Dease, Port Rowan, Ont.
33,539	Maid of the Mist.	Chatham, N.B..	1854	Quebec......	Wheels—A roues....	85 0	22 7	8 0	194	117	H. E. Ross, Sydney C.B.
90,692	Maid of the Mist..	St. Catharines ..	1885	Niagara Falls, Ont..	Screw—A hélice	71 0	16 1	6 6	62	33	Rich. Carter, Niagara Falls, Ont.
97,112	Maida......	Collingwood ...	1888	Little Current, Ont.	do	29 0	9 0	2 9	3	2	Jean M. Anderson, Little Current, Ont.
100,804	Maime	Victoria	1894	Victoria, B. C......	do	34 4	9 0	4 0	9	6	R. Tennant, Skidegate, B.C.
100,950	Majestic..........	Collingwood	1895	Collingwood, Ont...	do	209 0	35 0	12 6	1578	1073	C. Cameron, M.O. Collingwood, Ont.
90,807	Mamie	Vancouver	1887	Vancouver, B.C....	do	76 0	19 0	7 0	90	61	Geo. Cassady, Vancouver, B.C.
64,946	Manitoba.........	Quebec.....	1871	Quebec.	Wheels—A roues....	115 4	20 6	7 1	356	198	John Kelly, Carillon, Argenteuil Co., Que.
94,879	Manitoba	Montreal	1889	Owen Sound, Ont...	Screw—A hélice	303 0	38 1	14 7	2615	1699	Henry Beatty, Toronto, Ont.
74,245	Manitou	Toronto	1887	Sorel, Que....	Wheels—A roues....	137 5	23 5	8 2	497	272	The North Shore Navigation Co., Gravenhurst. Ont.
96,711	Mansfield.........	Ottawa...	1888	Ottawa, Ont........	Screw—A hélice	104 6	34 8	9 0	121	103	Anne Mansfield, Ottawa, Ont.
....	Manxman	Montreal	1873	Sorel, Que	Wheels—A roues....	72 5	16 0	4 6	74	47	J. O. Lafrenière, Montreal.
71,164	Maple Leaf. . ..	Port Hope......	1875	Port Dover, Ont. ..	do	43 5	10 5	3 5	29	13	Elijah Bolton, Bobcaygeon, Ont.
92,687	Maple Leaf.......	Pictou, N.S.....	1891	Pictou, N. S........	do ...	87 8	21 5	7 0	129	81	Pictou Steam Ferry Co., Pictou, N.S.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where built. — Lieu de construction.	How propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
92,709	Maple Leaf	Winnipeg	1890	Fort Frances, Ont.	Screw—A hélice	62 0	14 6	5 5	75	51	Geo. C. Allen, Fort Francis, Ont.	
94,848	Marguerite	Windsor, Ont.	1879	Detroit, U.S.	do	35 2	8 1	3 5	8	5	John Anderson, Detroit, U.S.	
92,570	Marguerite	St. Andrews	1877	Newbury, U.S.	do	44 4	11 7	7 0	19	12	Frank Todd, St. Stephen, N.B.	
72,234	Maria	St. John, N.B.	1874	Birkenhead, Eng.	do	40 9	6 8	3 8	5	4	Anthony F. Freeman, Boston, Mass., U.S.	
66,045	Marie	Quebec	1872	Sorel, Que.	do	72 1	15 5	3 3	31	21	H. Brulé, Sorel, Que.	
103,573	Marie	Collingwood	1895	Parry Sound, Ont.	do	42 0	10 0	. .	12	8	J. Galna, Parry Sound, Ont.	
92,754	Marie Louise	Quebec	1889	Lévis, Que.	Wheels—A roues	93 6	17 6	5 9	99	63	W. H. Thorne, St. John, N.B.	
85,532	Marina	Yarmouth	1883	Tusket, N.S.	do	66 0	14 7	5 8	32	16	H. B. Cann, Yarmouth, N.S.	
85,657	Marion	Halifax	1876	New York	do	142 4	26 5	8 0	478	269	Bras d'Or Steam Navigation Co., Ltd., Halifax, N.S.	
94,801	Marion	Victoria	1888	Golden, B.C.	do	61 0	10 3	3 6	15	9	F. P. Armstrong, Golden, B.C.	
100,291	Marion	Chatham, N.B.	1890	Douglastown, N.B.	Screw—A hélice	47 0	8 5	4 0	12	8	Henry O'Leary, Richibucto, N.B.	
77,799	Marquette	Winnipeg	1879	United States	Wheels—A roues	128 0	29 0	3 5	149	94	North-west Nav. Co. (Ltd), Winnipeg, Man.	
88,488	Marquis	Winnipeg	1882	Winnipeg, Man.	do	201 0	33 5	5 3	754	475	Winnipeg and Western Transportation Co., Ltd., Winnipeg, Man.	

71,173	Marquis of Lorne	Kingston	1874	Kingston, Ont	Screw—A hélice	54 6	10 1	5 3	20	11	J. B. Carruthers, Kingston, Ont.
100,871	Martello	St. John, N.B.	1893	Jemseg, N.B.	do	41 7	13 0	4 0	19	13	G. A. McFarlane, St. John, N.B.
71,238	Mary	Port Stanley	1875	Grand Island, U.S.	do	32 0	10 0	3 4	4	3	John Price, Port Stanley, Ont.
71,214	Mary	Sarnia	1874	Port Huron, U.S	do	64 5	16 2	7 0	62	28	John Mathews, Port Colborne, Ont.
100,931	Mary	Ottawa	....	....	do	22 5	5 3	2 6	2	1	J. Stewart McCracken, Ottawa.
96,812	Mary A. Day	Sault Ste. Marie	1877	Buffalo, U.S	do	47 2	12 0	5 0	45	36	Robt. Hill, Cockburn Island, Ont.
61,154	Mary A. Laughlin	Toronto	1871	do	do	48 0	10 5	5 0	23	12	Alex. Manning, Toronto, Ont.
77,550	Mary Ann	Picton, N.S.	1880	Wallace, N.S.	do	50 5	12 3	6 7	25	17	O. Smith, Richibucto, N.B.
....	Mary Ann	Dunnville	1867	Stromness, Ont.	do	78 0	15 0	8 0	87	57	Lake Superior Tug Co., Port Arthur, Ont.
92,647	Mary Arnott	Wallaceburg	1886	Midland, Ont.	do	31 0	10 0	3 2	8	6	D. Lowery, Brantford, Ont.
71,113	Mary Beck	Collingwood	1876	Penetanguishene, Ont.	do	48 0	10 4	5 2	16	11	John Gidley, Penetanguishene, Ont.
....	Mary Ellen	Port Hope	1868	Lindsay, Ont	Wheels—A roues	55 9	13 6	3 1	81	51	Wm. Needler, Lindsay, Ont.
94,933	Mary Ellen	do	1888	Young's Point, Ont.	Screw—A hélice	73 0	13 0	7 5	45	31	P. Young, Young's Pt., Ont.
72,965	Mary Ethel	Picton, Ont.	1879	Trenton, Ont	Wheels—A roues	93 0	15 0	5 4	99	56	Trenton and Bay of Quinté Navigation Co., Trenton, Ont.
100,796	Mary Hare	Victoria	1893	Victoria, B.C.	Screw—A hélice	73 0	13 6	5 3	47	32	M. Hare, Victoria, B.C.
88,491	Mary Hatch	Winnipeg	1881	Rat Portage, Ont.	do	107 6	20 0	6 8	121	82	W. R. Dick, Winnipeg, Man.
85,523	Mary Louise	Toronto	1884	Franklin, Ont.	do	68 0	15 6	6 6	69	43	Geo. F. Marsh, Franklin, Ont.
94,937	Mary Louise	Port Hope	1893	Lindsay, Ont.	Screw—A hélice	54 0	10 5	3 4	15	8	Joseph Parkin, Lindsay, Ont.
90,740	Mary Odell	Chatham, N.B.	1881	Bristol, Maine	do	53 8	12 7	5 0	23	13	Andrew Loggie, Black Brook, N.B.
72,209	Marysville	St. John, N.B.	1873	Douglas, York Co., N.B.	Wheels—A roues	101 3	16 8	4 6	65	41	Samuel H. Gill, Douglas, York Co., N.B.
83,393	Mascot	Halifax	1881	Halifax, N.S.	Screw—A hélice	50 0	12 3	5 8	22	15	Acadia Sugar Refining Co. (Ltd), Halifax, N.S.
92,415	Mascott	Chatham, N.B.	1888	Chatham, N.B.	do	69 1	19 0	8 4	71	48	Wm. Richards, Chatham, N.B.
94,764	Mascott	Owen Sound	1890	Meaford, Ont.	do	52 9	12 5	4 9	21	14	James Pilgrim, Meaford, Ont.
90,572	Mascotte	Toronto	1886	Toronto, Ont.	do	70 0	13 8	3 0	49	33	The Toronto Ferry Co., Toronto, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built. — Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
100,396	Masonic	Hamilton	1893	Hamilton, Ont.	Screw—A hélice	59 4	10 6	3 9	39	26	Thos. Larkin, Hamilton, Ont.	
73,947	Mattawan	Ottawa	1876	Portsmouth, Ont.	do	50 0	10 4	3 2	22	15	Lake Temiscamingue Col. and Ry. Co., Ottawa, Ont.	
69,615	Maud	Quebec	1874	New Liverpool, Que.	Wheels—A roues	72 5	15 8	5 7	54	34	P. E. Panneton, Three Rivers, Que.	
92,728	Maud	Toronto	1887	Penetanguishene, Ont.	Screw—A hélice	71 0	12 4	5 6	40	27	David Davidson, Township of Ting, Ont.	
94,691	Maud	Digby	1884	St. John, N.B	do	36 0	12 9	2 8	12	5	R. W. Ambrose, Bear River, N.S.	
94,915	Maud L.	Saugeen	1888	Sauble River, Ont.	do	45 0	10 0	4 0	14	10	Wallace Harrison, Napanee, Ont.	
94,687	Maud S	Collingwood	1889	Collingwood, Ont.	do	44 0	10 6	4 8	14	11	Alfred L. Stephens, Collingwood, Ont.	
....	Maude	Montreal	1871	Montreal	Wheels—A roues	112 4	21 1	7 4	269	144	Ottawa River Navigation Co.	
64,136	Maude	Victoria	1872	San Juan, B.C.	Screw—A hélice	113 5	21 0	9 0	175	94	Can. Pac. Navigation Co., Ltd., Victoria, B.C.	
100,751	May Bird	Toronto	1893	Toronto, Ont.	do	76 0	19 0	3 9	46	32	G. Hastings, Toronto, Ont.	
75,698	May Flower	Quebec	1878	Quebec	do	35 9	9 3	6 0	13	9	P. J. Holden, Quebec.	
94,690	May Flower	Collingwood	1890	Port Severn, Ont.	do	36 0	8 9	4 4	14	10	Fardenau Morrow, Waubaushene, Ont.	
96,824	May Flower	Lunenburg	1888	Mahone Bay, N.S.	do	40 0	8 4	4 4	6	3	Samuel W. Kendrick, Shag Harbour, N.S.	
94,987	May Flower	Toronto	1890	Toronto, Ont	Wheels—A roues	140 2	28 2	6 8	189	119	The Toronto Ferry Co., Toronto, Ont.	

92,681	May Flower......	Pictou, N.S.....	1875	Montreal, Que......	Screw—A hélice	125 0	23 5	11 0	392	236	Joseph L. Fillmore, Amherst, N.S.
83,125	May Flower	Halifax.........	1881	Halifax, N.S........	do	48 8	9 8	6 0	18	10	Walter Cavill, Halifax, N.S.
72,587	May Flower... ..	Kingston	1877	Kemptville, Ont....	do	50 2	9 3	4 0	29	16	James McLaren, Buckingham, Que.
57,712	May Queen.	Halifax.........	1868	Pictou, N.S.........	Wheels—A roues....	100 0	19 2	8 3	142	89	Bras d'Or S. Navigation Co., Ltd., Halifax, N.S.
90,788	May Queen.. ...	Victoria........	1887	Victoria, B.C.... .	Screw—A hélice	42 2	9 5	4 1	14	9	Victoria Canning Co., Victoria, B.C.
59,243	May Queen.	St. John, N.B..	1869	Carleton, St. John, N.B.	Wheels—A roues....	160 0	24 7	8 4	539	340	Charles Babbitt, St. John, N.B.
78,017	May Queen.......	Winnipeg.	1880	Aylmer.	Screw—A hélice	34 0	7 8	2 9	8	5	Temperance Colonization Society, Toronto, Ont.
97,065	May Queen.......	Charlottetown ..	1892	Charlottetown, P.E.I	do	53 3	16 0	5 8	36	18	Paul Paoli, Charlottetown, P. E. I.
85,521	Mazeppa	Hamilton	1884	Toronto, Ont	do	101 0	20 0	5 7	146	87	Hamilton Steam-boat Co., Ltd., Hamilton, Ont.
90,483	Meadow Flower...	Halifax.........	1885	Dartmouth, N.S....	do	33 0	9 0	3 5	6	4	Daniel Munro, Canso, N.S.
100,754	Medora.....	Toronto..	1893	Gravenhurst, Ont...	Screw—A hélice ..	122 6	25 4	8 5	299	203	The Muskoka and Georgian Bay Navigation Co., Gravenhurst, Ont.
94,715	Melbourne..	Port Stanley....	1893	Montreal, Que ...	do	179 6	26 1	11 3	894	540	Geo. E. Jacques, Montreal, Que.
83,116	Mermaid	Halifax.........	1881	Yarmouth, N.S.....	do	50 0	11 5	5 0	14	10	Sandy Cove Sea Bathing Co., Halifax, N.S.
88,367	Mermaid...	Vancouver......	1884	Victoria, B.C......	do ...	94 0	18 0	4 6	129	87	Vancouver Coal M. & Land Co, Nanaimo, B.C.
74,264	Merrimac....	Sydney.........	1881	Quebec...........	do ...	73 5	17 6	10 0	86	26	Blowers Archibald, North Sydney, C.B.
64,945	Mersey	Quebec.........	1871	Point Lévis, Que....	do	72 0	15 0	8 2	60	34	R. W. Battis, Quebec.
48,178	Messenger.......	do	1863	Buffalo, U.S........	do	56 0	12 9	6 4	29	18	Geo. H. Tate, Montreal.
72,990	Messenger........	Wallaceburg....	1872	Port Lambton, Ont..	do ...	39 5	10 0	5 1	15	12	Joseph Taylor, Wallaceburg, Ont.
88,430	Meta...........	St. John, N.B..	1884	Rothesay, N.B......	do	34 0	7 9	3 6	5	3	Parker Glasier, Lincoln, N.B.
51,668	Metamora..	Toronto.........	1864	Cleveland, U.S.	do ...	115 0	39 3	10 8	239	152	The Georgian Bay Wood Supply Co., Ltd., Barrie, Ont.
....	Meteor.....	do	1866	Sorel, Que.........	Wheels—A roues....	129 3	24 3	10 6	336	181	The Cook Bros., Lumber Co., Ltd, Toronto, Ont.
6,709	Meteor.....	Ottawa.........	1889	Opemican Lake, Ont.	Screw—A hélice	105 0	23 8	6 6	132	116	Alex. Lumsden, Ottawa, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
75,842	Mic-Mac........	Halifax........	1845	Dartmouth, N.S....	Wheels—A roues....	99 5	20 9	9 0	150	102	The Dartmouth Ferry Commission, Dartmouth, N.S.	
92,283	Mikado..........	Owen Sound....	1886	Owen Sound, Ont...	Screw—A hélice	25 6	8 3	2 5	1	1	John J. Douglas, Owen Sound, Ont.	
96,896	Mildred.... ...	Ottawa.........	1891	Kingston, Ont......	do .. .	46 4	9 2	3 7	15	13	Geo. Bothwell, Buckingham, Que.	
100,666	Mildred..........	Kingston.	1895	Gananoque, Ont....	do	34 5	7 8	3 0	5	3	J. H. Davis, Gananoque, Ont.	
92,696	Miles....	Winnipeg..	1889	Selkirk, Man.	do	75 0	16 3	6 7	63	43	The Manitoba Fish Co., Ltd., Windsor, Ont.	
90,448	Millie Howell	do	1886	do	do	50 3	11 1	4 4	24	16	J. A. Howell, Selkirk, Man.	
80,590	Minden.	Toronto........	1880	Minden, Ont.. . ..	do	30 8	7 5	2 6	4	3	James Lunan, Minden, Ont.	
92,402	Mindoo..........	Chatham, N.B..	1886	Douglastown, N.B..	do	43 6	9 4	5 2	13	9	E. Hutchison, Douglastown, N.B.	
100,391	Minerva.... ...	Hamilton	1891	Hamilton, Ont . .	do	33 8	7 4	3 9	4	3	James Irwin, Hamilton, Ont.	
....	Minerva.... .. .	Chippawa	1869	Thorold, Ont.	do	56 0	13 0	6 0	27	19	Alex. Fraser, Thorold, Ont.	
100,030	Mink....	Toronto........	1891	Port Carling, Ont...	do	57 2	11 0	3 7	13	9	A. T. Lowe, Port Carling, Ont.	
78,027	Minnehaha.	Collingwood.. ..	1882	Parry Sound, Ont ..	do	60 0	13 0	6 6	32	22	John C. Miller, Parry Sound, Ont.	
96,981	Minnehaha. . ..	New Westminster.	1890	New Westminster, B.C.	do ...	37 0	6 5	3 0	7	5	James Hunter, Victoria, B.C.	
100,139	Minnetonka	Winnipeg	1891	Port Frances, Ont..	do	55 6	12 6	6 8	68	46	Angus McKinnon, Rat Portage, Ont.	

100,633	Minnie........	Victoria........	1891	Pt. Essington, B.C.	do ...	36 0	9 2	4 6	10	6	Peter Herman, Pt. Essington, B.C.	
92,300	Minnie Bell	Ottawa.....	1887	Ottawa, Ont	do	50 0	12 4	3 9	22	15	Henry E. Shaver, Ottawa, Ont.	
103,572	Minnie D.........	Collingwood....	1889	Hamilton, Ont... ..	do ...	24 8	6 6	5 8	3	2	J. Larson, Parry Sound, Ont.	
61,123	Minnie F. Parsons.	Montreal.	1868	Buffalo, U.S........	do	59 5	15 0	6 5	45	22	The Department of Public Works, Ottawa, Ont.	
90,696	Minnie Hall ..	St. Catharines..	1869	St. Catharines, Ont..	do	63 0	14 0	7 4	62	42	John Wal ie, Burlington, Ont.	
71,147	Minnie Kidd......	Goderich.	1883	Wiarton, Ont. ..	do	48 0	11 9	4 3	18	12	T. Marks, Port Arthur, Ont.	
78,028	Minnie Martin....	Collingwood....	1882	Port Severn, Ont....	do	30 0	9 7	6 6	10	7	Charles Martin, Port Severn, Ont.	
74,389	Minnie Wade.....	Toronto.	1871	Penetanguish'ne, Ont	do	35 0	8 4	3 2	9	6	J. D. Johnson, Belle Ewart, Ont.	
78,018	Minnow..........	Winnipeg	1884	Medicine Hat, N.W.T.	Wheels—A roues....	73 0	9 5	2 5	20	16	Jos. Lamoureaux, Fort Saskatchew'n, N.W.T.	
100,032	Minota..	Toronto........	1891	Toronto, Ont.	Screw—A hélice	65 5	11 2	5 7	29	19	E. B. Osler, Toronto, Ont.	
92,618	Minota..........	Port Arthur....	1890	Vermilion Bay, Ont.	do ..	63 0	17 2	5 0	35	24	J. L. Wcks, Winnipeg, Man.	
88,666	Miramichi.... ...	Chatham, N.B..	1885	Chatham, N.B......	do	85 7	17 3	6 9	75	51	Miramichi Steam Navigation Co., Chatham, N.B.	
66,023	Miramichi........	Quebec.	1864	London, G.B.......	Wheels—A roues....	228 7	21 6	18 7	727	491	Quebec and Gulf Ports Steamship Co., Que.	Classed French Lloyds.
92,282	Mischief..........	Owen Sound....	1886	Owen Sound, Ont...	Screw—A hélice	31 9	9 0	4 8	9	6	H. E. C. Carrie, Bruce Mines, Ont.	
97,170	Mischief..........	Victoria.. . .	1887	Oregon, U.S...	do	80 0	18 7	7 4	65	45	Wm. Walker, Victoria, B.C.	
100,854	Mistassini..	Quebec..	1891	Roberval, Que	Wheels—A roues....	130 0	22 4	8 3	249	157	E. F. Wurtele, Quebec.	
94,982	Mizpah	Toronto........	1889	Toronto, Ont	Screw—A hélice ..	51 7	11 8	4 1	18	12	Thos. McCarrol, Toronto, Ont.	
85,330	Mocking Bird.....	Owen Sound....	1886	do	do	72 0	11 8	4 2	38	26	J. Maloney, Port Arthur, Ont.	
96,058	Modjeska	Hamilton . ..	1889	Yoker, G.B	do	178 0	31 1	12 3	678	461	Hamilton Ste'mboat Co., Ltd., Hamilton, Ont.	
100,809	Mogul......	Victoria..	1886	Tacoma, U S.	do ..	94 2	19 8	10 6	123	62	B. C. Tug Co., Ltd., Victoria, B.C.	
94,873	Mona.............	Montreal..	1889	Montreal...... ..	do ...	54 2	12 8	5 8	24	16	Wm. H. Davis, Ottawa, Ont.	
100,401	Mona.............	Hamilton	1894	Hamilton, Ont	do	23 6	6 1	3 4	2	2	J. Bradley, Hamilton, Ont.	
95,509	Monaco	Montreal.	1888	Hampton, Ont......	do	41 8	8 3	3 6	10	6	Arthur Boyer, Montreal.	
96,843	Monarch	Sarnia..........	1890	Sarnia, Ont.	do	240 0	35 0	14 8	2017	1372	N. W. Transportation Co., Sarnia, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
100,141	Monarch	Winnipeg	1893	Fort Frances, Ont.	Wheels—A roues	111 0	17 8	5 4	168	106	E. W. Brydges, Rat Portage, Ont.	
90,545	Monarque	Montreal	1886	Sorel, Que.	do	108 9	30 4	6 9	136	85	E. Monarque, Sorel, Que.	
100,925	Moneta	Ottawa	1888	Ottawa, Ont	Screw—A hélice	20 0	5 2	2 2	1	1	R. Lamb, Ottawa.	
....	Monitor	Ottawa	1867	Aylmer	Wheels—A roues	133 8	19 8	7 2	333	210	The Upper Ottawa Improvement Co.	
77,933	Montague	Charlottetown	1878	Georgetown, P.E.I.	do	79 0	19 7	8 7	130	38	The Georgetown Ferry Co. (Ltd.), Georgetown, P.E.I.	
83,356	Montmagny	Quebec	1882	St. Joseph de Lévis, Que.	do	132 5	23 5	8 4	352	204	The Lévis Maritime and Industrial Co., Lévis, Que.	
92,755	Montmorency	Ottawa	1889	Quebec	Screw—A hélice	55 5	10 8	4 8	18	12	W. J. Poupore, Buckingham, Que.	
....	Montreal	Montreal	1868	Montreal	Wheels—A roues	262 0	33 3	9 2	2211	1280	The Montreal Safe Deposit Co., Montreal.	
77,710	Morning Star	Brockville	1879	Smith's Falls, Ont.	Screw—A hélice	30 0	7 3	3 3	5	4	John Moore, Carleton, Place, Ont.	
100,759	Morning Star	Toronto	1894	Toronto, Ont.	do	34 0	7 5	3 4	5	3	J. Goodwin, Toronto, Ont.	
90,797	Morris	Victoria	1888	Victoria, B.C.	do	39 5	9 2	3 6	12	8	Alex. J. McLellan, Victoria, B.C.	
92,780	Mountain Belle	Vancouver	1888	Carleton Place, Ont.	do	30 2	6 1	3 0	5	3	Thos. R. Lane, Vancouver, B.C.	
92,700	Mountain Belle	Winnipeg	1886	Winnipeg, Man.	do	20 0	4 7	1 5	1	1	John J. Ryan, Banff, Alberta, N.W.T.	

92,537	Mountain Maid...	Montreal.	1879	Magog, Que........	Wheels—A roues....	101 2	19 4	6 4	118	62	I. Futroye, St. John's Que.
103,042	Mulgrave.........	Ottawa.........	1893	New Glasgow, N.S..	Screw—A hélice....	114 8	31 0	16 4	485	330	Hon. John G. Haggart, Ottawa.
90,793	Muriel	Victoria........	1887	Victoria, B.C. . . .	do	70 0	15 5	6 7	44	28	R. G. Cunningham, Port Essington, B.C.
83,372	Muskoka..........	Toronto	1881	Gravenhurst, Ont...	do	94 0	18 0	7 3	99	67	The Muskoka and Nipissing Nav. Co., Gravenhurst, Ont.
77,698	Myles.	Hamilton	1882	Hamilton, Ont......	do	175 0	33 6	15 2	1211	929	Thos. Myles, Hamilton, Ont.
88,634	Myra...............	Prescott	1884	St. Catharines, Ont	do	82 0	17 0	8 0	73	37	James Buckley, Prescott, Ont.
83,034	Myrtle	Brockville	1880	Brockville, Ont.....	do	39 0	7 7	3 5	9	7	David Ward, Toronto.
90,879	Myrtle............	Port Hope.....	1888	Fenelon Falls, Ont..	Wheels—A roues....	70 0	15 7	4 5	27	17	Napanee Paper Co., Napanee, Ont.
94,816	Mystery....	Victoria.	1890	Victoria, B.C.......	Screw—A hélice.....	80 5	16 5	7 8	65	39	A. Magnesen, Victoria, B.C.
95,852	Nagasaki...	Vancouver	1889	Hong-Kong, China .	do	46 5	9 3	5 3	15	10	Fanny Milton, Vancouver, B.C.
92,389	Naiad..	Kingston......	1888	Kingston, Ont......	do	51 4	9 2	3 9	15	10	G. A. Kirkpatrick, Kingston, Ont.
88,538	Naiad..........	Hamilton	1890	Toronto, Ont..	do	68 0	10 2	3 3	29	20	W. E. Sanford, Hamilton, Ont.
103,302	Nakusp.....	New Westminster.	1895	Nakusp, B.C........	Stern wheel—A roue	171 0	33 5	6 3	1083	832	Columbia and Kootenay Co., Nelson, B.C.
100,729	Nama	Montreal.. . ..	1887	Montreal...........	Screw—A hélice.....	75 2	10 3	4 4	42	36	Richard B. Angus, Montreal.
94,803	Nanaimo	Victoria..	1888	Nanaimo, B.C	Stern wheel—A roue	56 0	20 0	3 2	71	45	Jas. Hartney, Victoria, B.C.
92,684	Narrows (The)....	Pictou, N.S.....	1886	Boat Harbour, N.S..	do ..	63 5	17 1	4 9	34	28	W. E. Sproull, Pictou Landing, N.S.
92,659	Nautilus	St. Catharines..	1889	Humberstone, Ont..	Screw—A hélice.....	31 5	9 2	4 2	9	6	George Sutherland, Welland, Ont.
90,789	Nell......... ..	Victoria.	1887	Georgetown, B.C....	do	103 0	23 5	8 1	208	125	Geo. Williscroft, Georgetown, B.C.
72,686	Nellie	do	1876	New York, U.S.....	do	27 0	6 4	2 5	2	2	W. M. Flewetts, Nanaimo, B.C.
96,901	Nellie	Kingston.	1882	Kingston, Ont.....	do ...	39 6	7 4	3 9	7	3	Samuel Garrett, Smith's Falls, Ont.
88,531	Nellie	Hamilton ..	1886	Hamilton, Ont	do	25 2	6 2	2 9	2	2	James L. Fenn, Bracebridge, Ont.
92,666	Nellie Bly........	St. Catharines..	1890	Port Dalhousie, Ont.	do	42 7	13 4	4 2	3	7	William Hand, Port Dalhousie, Ont.
71,099	Nellie Cuthbert...	Belleville.	1881	Belleville, Ont	do	70 0	13 0	6 0	59	40	R. B. Cooper, Picton, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Po t of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateu ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10 hs	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
90,551	Nellie May.	Port Burwell....	1884	Port Burwell, Ont..	Screw—A hélice....	37 0	8 9	4 6	11	8	Young & Son, Port Bruce, Ont.	
90,544	Nellie Reid. .. .	Montreal.......	1886	Buffalo, U.S........	do	70 5	16 8	8 4	55	28	Wm. T. Muir, Montreal.	
94,846	Nellie S.... .	Windsor, Ont...	1885	Detroit, U.S.... ..	do ...	20 8	5 6	2 5	3	2	Geo. Sutherland, Essex Centre, Ont.	
88,667	Nelson...........	Chatham, N.B..	1885	Chatham, N.B... ..	do	78 4	14 7	7 0	64	44	Miramichi Steam Nav. Co., Chatham, N.B.	
96,987	Nelson...........	New Westminster.	1891	Nelson, B.C........	Stern wheel—A roue.	134 4	26 5	5 5	496	312	Columbia and Kootenay Steam Navigation Co., Nelson, B.C.	
69,083	Neptune.........	Halifax........	1854	Williamsburgh, U.S.	Wheels—A roues....	135 6	23 4	7 6	138	66	Bras d'Or Steam Nav. Co., Ltd., Halifax, N.S.	
88,682	Neptune.........	St. John, N.B..	1885	Portland, N.B ...	Screw—A hélice.....	73 5	17 7	7 9	71	48	Patrick Lynch, St. John, N.B.	
92,762	Neptune.........	Quebec..... ...	1889	Lotbinière, Que. ...	do	32 6	8 8	2 8	11	8	John Breaky, Quebec.	
103,255	Nereid..... . .	St. John, N.B..	1895	St. John, N.B... .	do	50 6	14 2	5 4	30	20	Samuel Price, St. John, N.B.	
103,056	Nereid......	Yarmouth......	1894	Yarmouth, N.S.....	do	36 0	11 0	5 6	12	8	H. B. Cann, Yarmouth, N.S.	
100,223	Nereus.....	Halifax........	1892	Dartmouth, N.S....	do	42 2	9 5	5 5	16	11	C. L. Newman, Dartmouth, N.S.	
79,982	New City.........	St. John, N.B..	1878	Portland, St. John, N.B.	do ...	70 2	18 9	9 0	78	53	John Clarke, St. John, N.B.	
....	New York........	Montreal......	1870	Sorel, Que..........	Wheels—A roues....	126 1	23 0	8 2	311	143	Hy. A. Chillas, Nicolet, Que.	
65,037	Newfield.........	Ottawa.	1871	Sunderland, G.B ...	Screw—A hélice....	206 4	29 1	16 8	785	509	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa.	

66,054	Newfoundland....	Windsor, N.S..	1872	Quebec, Que........	do	212 5	29 5	23 3	919	568	J. H. Anderson, Musquodoboit, N.S.
85,761	Newport.	Montreal......	1879	Georgeville, Que....	do	47 0	12 0	6 0	11	8	Hy. H. Caswell, Newport.
73,951	Niagara..........	St. Catharines..	1875	St. Catharines, Ont..	do	135 6	26 3	12 2	468	302	Jas. Mathews, Toronto, Ont.
33,287	Nicolet..........	Quebec.........	1855	Nicolet, Que........	do	100 2	22 1	8 5	233	158	Alex.M.Smith, Toronto, Ont.
103,393	Nile	Deseronto	1870	Battersea, Ont......	do	90 1	19 1	6 0	96	49	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.
90,524	Nina.............	Chatham, Ont..	1889	Rondeau, Ont.......	do	32 0	9 5	4 8	11	9	P. Mooney, Morpeth, Ont.
103,377	Ninsongis.........	Winnipeg.. ..	1894	Simcoe, Ont........	Wheels—A roues....	45 0	4 0	5 5	8	5	The Ontario and Western Lumber Co., Ltd., Rat Portage, Ont.
92,443	Nipissing.........	Toronto	1887	Gravenhurst, Ont...	do	125 0	21 0	7 6	275	207	Muskoka and Nipissing Navigation Co., Gravenhurst, Ont.
100,025	Nocross..	do	1887	Tamarac Island, Lake Huron.	Screw—A hélice.....	45 0	11 5	5 2	20	14	The French River Boom Co., Toronto, Ont.
100,937	Nokomis..........	Ottawa.........	1887	Morristown	do	55 6	10 0	3 7	25	17	W. C. Edwards, Rockland, Ont.
71,269	Nora.............	Deseronto	1886	Deseronto, Ont......	do	50 0	9 6	4 0	28	19	R. C. Carter, Deseronto, Ont.
100,208	Nora.............	Vancouver	1889	Port Essington, B.C.	do	45 0	10 3	5 0	19	13	H.B. Irving, Vancouver, B.C.
103,380	Nora.............	Winnipeg.......	1895	Rat Portage, Ont...	do	44 0	11 1	3 7	20	14	Levi Bellefeuille, Rat Portage, Ont.
98,626	Nordica	Vancouver	1887	Dumbarton.........	do	41 1	8 3	4 2	9	6	J. F. Mahon, Weston, Ahascragh, Galway.
88,323	North............	Quebec.........	1886	Lévis, Que..........	Wheels—A roues....	132 4	25 2	9 3	289	182	The Quebec and Lévis Ferry Co., Ltd., Que.
96,911	North King. ...	Kingston... ..	1891	Kingston, Ont	do	175 0	43 0	10 0	873	499	James Swift, Kingston, Ont.
100,429	North River.....	Ottawa.........	1893	Astabonin Lake.....	do	37 0	16 0	3 2	14	7	P. Whelan, Ottawa, Ont.
94,812	North Star	Victoria.........	....	Esquimalt, B.C.....	Screw—A hélice. ...	40 0	9 7	3 9	8	6	Jas. Campbell, Victoria, B.C.
78,005	North-West	Winnipeg.......	1881	Morehead, U.S......	Wheels—A roues....	200 0	33 0	4 5	425	305	The Winnipeg and Western Transportation Co., Ltd., Winnipeg, Man.
74,028	Northcote........	do	1877	Grand Rapids, N.W.T.	do	150 0	28 5	4 5	461	291	The Winnipeg and Western Transportation Co., Ltd., Winnipeg, Man.
74,384	Northern.........	Toronto	1877	Port Sydney, Ont...	do	74 5	15 6	4 9	99	62	Alfred Denton, Port Sydney, Ont.
71,111	Northern Belle ...	Collingwood....	1875	Marine City, U.S...	Screw—A hélice.....	129 0	22 6	9 5	513	349	Charles Cameron, Collingwood, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
71,190	Northern Light...	Ottawa........	1876	Lévis, Que....	Screw—A hélice	132 2	25 0	14 7	393	267	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa.	
96,937	Northumberland..	Charlottetown ..	1891	Newcastle-on-Tyne, England.	do	220 0	33 1	20 4	1255	519	Charlottetown SS. Co., Ltd., Charlottetown, P.E.I.	Classed Bureau Veritas.
85,364	Nosbonsing.......	Ottawa...... ..	1884	Lake Nosbonsing, Ottawa.	do	56 6	11 8	4 6	25	19	J. R. Booth, Ottawa, Ont.	
80,069	Novelty.........	St. John, N.B..	1881	Hampton, N.B......	Wheels—A roues....	60 0	12 3	3 4	43	27	Edward A. Todd, Hampton, N.B.	
....	Novelty..........	Port Hope	1861	Ball Lake, Ont......	do .. .	80 0	16 7	5 5	65	57	Moossum Boyd, Bobcaygeon, Ont.	
90,601	No. 2............	Ottawa..... ..	Unk	Thorold, Ont..	Screw—A hélice.....	78 0	26 6	6 0	266	242	Archibald Stewart, Ottawa, Ont.	
80,713	Oak Bay.	New Carlisle....	1884	Oak Bay, Que......	Wheels—A roues....	68 0	16 6	4 0	26	23	J. D. Sowerby, Oak Bay, Que.	
88,633	Ocean	St. Catharines..	1872	St. Catharines, Ont..	Screw—A hélice....	137 0	23 3	11 7	684	454	W. A. Geddes, Toronto, Ont.	
94,914	Ocean Lily.	Saugeen...... .	1887	Port Elgin, Ont.. ..	do ...	29 0	7 0	3 0	3	2	Edward Brooks, Red Bay, Ont.	
100,945	Odessa	Collingwood....	1894	Collingwood Ont...	do	32 0	8 0	7 6	12	8	A. L. Nickerson, M.O., Midland, Ont.	
78,004	Ogema	Winnipeg.... .	1885	Selkirk, Man........	do	83 6	15 9	5 4	62	42	Wm. Robinson, Winnipeg, Man.	
103,043	Okmiawkiawa	Ottawa........	1893	North Bay, Ont.....	do	38 0	9 1	4 0	13	12	F. Reynolds, North Bay, Ont.	

71,084	Olive	Ottawa	1875	Smith's Falls, Ont.	do	95 0	18 5	6 4	213	124	The Ottawa Forwarding Co., Ottawa, Ont.
103,433	Olive	do	1895	North Bay, Ont.	do	25 6	6 0	3 0	2	1	G. W. Leach, North Bay, Ont.
72,290	Olivette	St. John, N.B.	1877	St. Mary's, York Co., N.B.	Wheels—A roues	134 8	22 0	6 2	318	201	The Star Line Steamship Co., Gagetown, N.B.
83,037	Ometa	Belleville	1880	Brockville, Ont.	Screw—A hélice	48 0	9 5	3 4	19	11	H. Corby, Belleville, Ont.
92,382	Onaganoh	Kingston	1887	Kingston, Ont.	do	47 2	10 0	3 9	19	13	Harriett Fraser, Port Cockburn, Ont.
88,623	Onaping	Windsor, Ont.	1870	Saginaw South, U.S.	do	120 0	19 0	7 6	256	174	John Charlton, Lynedoch, Ont.
90,562	Ongiara	Toronto	1885	Toronto, Ont.	do	90 5	18 4	5 4	98	64	The Niagara Navigation Co., Toronto, Ont.
83,371	Ontario	do	1881	Walker's Point, Ont.	do	43 5	8 4	3 8	11	8	R. Walker, Township of Wood, Ont.
80,872	Ontario	Kingston	1881	Buffalo, U.S.	do	71 4	17 3	6 8	57	30	W. A. Allan, Ottawa.
71,211	Ontario	Sarnia	1874	Chatham, Ont.	do	181 0	35 0	12 2	1338	910	North-west Transport Co., Sarnia, Ont.
94,885	Ontario	Montreal	1890	Owen Sound, Ont.	Wheels—A roues	297 0	41 3	14 9	1615	1018	Henry Beatty, Toronto, Ont.
....	Ontario	Hamilton	1870	Hamilton, Ont.	Screw—A hélice	63 5	12 0	6 0	41	28	J. W. Steinhoff, Wallaceburg, Ont.
....	Ontario	Port Hope	1868	Lindsay, Ont.	Wheels—A roues	58 0	15 0	4 3	80	50	J. Thurston, Lindsay, Ont.
40,392	Onward	Victoria	1862	Victoria, B.C.	Stern wheel—A roue.	120 5	24 3	7 4	283	220	William Irving, Victoria, B.C.
90,768	Orcadia	Goderich	1888	Goderich, Ont	Screw—A hélice	54 3	14 0	5 2	23	16	R. Jackson, Port Colwell, Ont.
100,947	Orcadia	Collingwood	1894	Collingwood, Ont.	do	52 0	11 8	5 8	26	18	J. Playfair, Midland, Ont.
72,431	Oriole	Toronto	1886	Gravenhurst, Ont.	do	75 0	14 5	4 4	75	48	The Muskoka & Nipissing Navigation Co., Gravenhurst, Ont.
88,378	Oriole	Vancouver	1885	Victoria, B.C.	do	27 5	7 0	3 5	4	3	Charles J. B. Phibbs, Vancouver, B.C.
100,031	Orion	Toronto	1872	Welland, Ont.	do	173 0	30 0	13 0	591	402	The Collins Bay Rafting and Forwarding Co.
83,361	Orleans	Quebec	1882	Lévis, Que.	do	102 9	21 0	8 5	181	108	The Lévis Maritime and Industrial Co., Lévis, Que.
92,768	Osprey	do	1889	Quebec, Que	do	30 0	10 8	3 5	10	7	J. S. Thom, Quebec, Que.
85,499	Osprey	Toronto	1886	Meaford, Ont.	do	66 0	14 0	6 9	39	26	Muskoka Mill and Lumber Co., Muskoka Mills, Ont.
7,016	Osprey	St. Catharines	1895	Port Robinson, Ont.	do	32 0	9 6	3 2	6	4	F. Green, Dunnville, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
90,609	Ottawa	Ottawa	1885	Pembroke, Ont	Screw—A hélice	122 0	26 0	6 6	116	89	D. A. Martin, Ottawa.	
94,628	Ottawa	do	1881	Ottawa, Ont	do	56 6	13 6	5 8	21	14	The Minister of Public Works, Ottawa.	
103,050	Ottawa	do	1887	Arnprior, Ont	do	26 0	6 3	2 0	1	1	H. F. McLachlin, Arnprior, Ont.	
28,479	Otter	Quebec	1860	Dumbarton, Scotland	do	110 6	17 9	9 9	198	99	Alexander Fraser, Quebec.	Classed, Bureau Veritas.
103,632	Otter	Ottawa	1895	Kippewa, Ont	Wheels—A roues	48 2	16 0	3 6	21	12	Alex. Lumsden, Ottawa, Ont.	
64,452	Ouangondy	St. John, N.B.	1870	Carleton, St. John, N.B.	do	114 0	29 2	9 7	295	99	The Mayor, Aldermen and Commonalty, St. John, N.B.	
92,392	Outlet Queen	Kingston	1878	Warburton, Ont	Screw—A hélice	43 3	9 4	3 6	18	12	Wm. Black, Belleville, Ont.	
90,521	Owen	Chatham, Ont	1884	Chatham, Ont	do	90 0	23 6	8 8	103	68	D. W. Crowe, Chatham, Ont.	
80,660	Owens	Montreal	1880	Monte Bello, Que	Wheels—A roues	110 0	22 0	6 8	156	90	Thomas Owens, Stonefield, Que.	
103,238	Owl (The)	do	1887	Georgeville, Que	Screw—A hélice	32 9	7 3	2 9	4	3	S. T. Courtice, Courtice, Ont.	
94,684	P. M. Campbell	Collingwood	1889	Collingwood, Ont	do	72 0	14 0	7 4	49	33	Collins' Inlet Lumber Co., Toronto.	
92,286	P. S. Husdart	Owen Sound	1887	Owen Sound, Ont	do	66 0	16 0	6 2	45	31	Wm. Kough, Owen Sound, Ont.	
85,323	Pacific	do	1883	do	do	179 0	30 6	11 0	918	624	James H. Beatty, Parry Sound, Ont.	
83,444	Pacific Slope	Victoria	1882	Victoria, B.C	Stern wheel—A roue.	92 0	22 7	8 3	81	72	Jno. Trutch, Yale, B.C.	
100,234	Pastime	Halifax	1885	Halifax, N.S	Screw—A hélice	69 7	20 3	6 5	68	46	L. Hefler, Halifax, N.S.	

....	Passport..........	Kingston.	1846	Kingston, Ont.... .	Wheels—A roues....	171 4	25 0	10 0	1034	593	The Montreal Safe Deposit Co., Montreal.
74,275	Patrick Murphy..	Quebec.	1876	Quebec.	Screw—A hélice	35 6	9 3	3 5	10	4	Martin Phillips, St. Colombe de Sillery, Que.
69,595	Paul Smith.	Montreal.	1873	do	Wheels—A roues....	118 2	23 4	6 8	175	79	Adirondack & St. Lawrence Rapid Transit Line (Limited).
90,803	Pearl.............	New Westminster.	1884	Seattle, U.S........	do	62 4	14 5	3 4	75	54	John H. Low, Vancouver, B.C.
71,088	Pearl.............	Ottawa.........	1876	Watertown, N.Y....	Screw—A hélice	42 0	7 5	6 8	5	3	George Dalglish, Ottawa, Ont.
83,420	Pearl.............	Port Hope......	1885	Peterboro', Ont.	do	30 0	7 5	2 2	8	5	H. Calcutt, Peterboro', Ont.
97,282	Peerless	Sydney.........	1884	Athens, U.S........	do	90 0	20 0	6 0	94	81	Bras d'Or Steam Navigation Co., Halifax.
85,314	Peerless..........	New Westminster.	1881	Kamloops, B.C.....	Wheels—A roues....	133 0	25 5	5 0	307	256	Mara & Wilson, Kamloops, B.C.
103,434	Pembroke	Ottawa.........	1895	Pembroke, Ont.	do	104 5	28 2	6 6	194	122	The Upper Ottawa Imp. Co., Ottawa.
96,994	Penticton.........	New Westminster.	1890	Okanagen Lake, B.C.	Screw—A hélice	70 0	16 0	6 0	50	34	Thos. Ellis, Penticton, B.C.
92,379	Peri......	St. John, N.B..	1888	Rothesay, N.B......	do	38 4	8 9	2 8	12	8	Gershom S. Mayes, St. John, N.B.
100,470	Peribonca	Quebec.	1892	Roberval, Que	Wheels—A roues...	90 0	21 8	6 2	179	113	E. F. Wurtele, Quebec.
47,013	Persia............	St. Catharines ..	1873	St. Catharines, Ont..	Screw—A hélice	144 0	23 4	11 4	757	500	Toronto and Montreal Steam Navigation Co., Toronto, Ont.
72,965	Peterson's Ferry..	Picton, Ont.....	1875	Sophiasburgh, Ont..	Wheels—A roues....	39 0	17 0	2 5	9	9	Annie Peterson, Sophiasburg, Ont.
96,917	Petrel............	Kingston........	1892	Collins' Bay, Ont ...	Screw—A hélice	129 2	26 3	9 6	346	199	Collins' Bay Raft Co., Collins' Bay, Ont.
103,040	Petrel............	Ottawa........	1892	Owen Sound, Ont...	do	116 0	22 0	10 3	192	98	Sir Charles H. Tupper, Ottawa, Ont.
71,144	Phœnix	Goderich........	1883	Sauble Mills, Ont...	do	53 5	13 7	5 7	37	25	D. Lowry, Brantford, Ont.
....	Pierrepont........	Kingston.	1871	Kingston, Ont	Wheels—A roues....	123 0	18 8	7 1	252	153	St. Lawrence Riv. Steamboat Co., Kingston, Ont
82,294	Pilgrim....	Quebec	1884	St. Nicholas, Que....	do	122 0	22 4	7 4	262	165	Thos. Hanley, Kingston, Ont.
88,303	Pilot..............	do	1884	Lévis, Que..........	Screw—A hélice .. .	109 0	32 5	13 7	427	269	The Quebec & Lévis Ferry Co. (Limited), Quebec.
80,581	Pinafore..........	Toronto	1876	Port Carling, Ont...	do	28 6	7 3	2 2	2	2	J. Rogers, Port Carling, Ont.
80,806	Pinafore..........	Windsor, N.S...	1880	Hantsport, Hants Co., N.S.	do	56 3	11 5	5 0	26	15	Charlotte R. King, Annapolis, N.S.
75,913	Pioneer...........	Kingston.	1879	Napanee, Ont.......	do	49 0	15 2	4 6	28	19	W. C. Rothwell, Kingston, Ont.
80,599	Pioneer...........	Toronto	1879	Magnetawan, Ont...	do	34 0	7 8	2 8	11	8	E. A. Morris, Magnetawan, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
94,629	Pioneer	Ottawa	1888	Bark Lake, Ont.	Screw—A hélice	59 5	14 0	6 2	38	26	Madawaska Improvm't Co., Ottawa.	
103,102	Plover	Montreal	1894	Lachine, Que	do	64 7	15 3	7 0	40	27	I. Clement, Montreal.	
92,727	Pochahontas	Toronto	1885	Muskoka Mills, Ont.	Wheels—A roues	36 0	16 0	3 7	32	20	Muskoka Mill & Lumber Co., Toronto.	
85,759	Polaris	Quebec	1883	Lévis, Que	Screw—A hélice	118 5	31 4	16 5	533	336	The Quebec & Lévis Ferry Co. (Limited), Quebec.	
62,598	Polino	do	1870	Sunderland, Eng	do	198 7	27 3	15 5	807	524	Frank Ross, Quebec	Classed, English Lloyds.
88,234	Pomona	Brockville	1877	Bristol, U.S	do	42 5	8 6	3 2	5	3	V. H. Moore, M.D., Brockville, Ont.	
100,687	Popcum	New Westminster.	1894	Popcum, B.C.	Wheels—A roues	50 0	12 0	3 5	13	8	W. Knight, Popcum, B.C.	
90,765	Port Elgin Queen	Goderich	1866	Port Elgin, Ont.	Screw—A hélice	52 4	14 4	6 3	37	25	David Porter, Wiarton, Ont.	
51,534	Powerful	Montreal	1864	Lévis, Que	Wheels—A roues	138 0	24 0	9 6	382	189	The Montreal Safe Deposit Co., Montreal.	
94,990	Primrose	Toronto	1890	Toronto, Ont.	do	140 2	28 2	6 8	189	119	The Toronto Ferry Co., Toronto.	
....	Prince Alfred	Kingston	1867	Brockville, Ont.	Screw—A hélice	60 2	10 8	5 0	20	10	S. E. Miller, Gore Bay, Ont.	
80,955	Prince Edward Ferry.	Picton, Ont.	1885	Deseronto, Ont.	Wheels—A roues	50 8	18 4	3 0	18	12	Wm. Powles, Deseronto, Ont.	
....	Prince of Wales	Montreal	1860	Montreal	do	153 1	23 3	7 7	610	344	Ottawa River Navigation Co.	
....	Princess	do	1872	do	do	141 9	22 4	7 8	579	331	do do	

78,006	Princess	Winnipeg	1881	Winnipeg, Man.	do	153 0	24 0	8 0	531	289	The North-west Navigation Co. (Ltd.), Winnipeg.	
72,682	Princess Louise	Victoria	1869	New York, U.S.	do	184 0	30 0	13 0	932	544	Can. Pac. Nav. Co. (Ltd). Victoria, B.C.	
72,687	Princess Louise	do	1879	New Westminster, B.C.	Screw—A hélice	53 5	11 3	5 0	16	13	W. Duncan, Metlahkatla, B.C.	
77,903	Princess Louise	Cornwall	1888	Ogdensburg, U.S.	do	67 7	13 0	4 2	26	18	James B. McMillan, Dundee, Que.	
77,634	Princess Louise	Kingston	1879	Wolf Island, Ont.	do	94 0	18 5	4 9	115	71	Ira A. Breck, Kingston, Ont.	
50,902	Princess of Wales	Charlottetown	1864	Carleton, St. John, N.B.	Wheels—A roues	191 9	26 0	9 7	936	686	Charlottetown S. Nav. Co. (Ltd.), Charlottetown, P.E.I.	
80,779	Purvis	Sarnia	1887	Detroit, U.S.	Screw—A hélice	37 0	10 4	3 6	13	9	Jno. Purvis, Gore Bay, Ont.	
96,899	Quadra	Ottawa	1891	Paisley, G.B.	do	174 5	31 1	12 6	573	265	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa.	Classed, English Lloyds.
....	Quebec	Montreal	1865	Sorel, Que.	Wheels—A roues	282 6	34 0	11 7	3056	1794	The Montreal Safe Deposit Co., Montreal.	
96,916	Quebec	Kingston	1867	Bedford Mills, Ont.	Screw—A hélice	110 2	23 4	5 1	108	60	James H. Hall, Peelee Island, Ont.	
52,474	Queen	Quebec	1865	Lévis, Que.	Wheels—A roues	88 0	17 4	7 4	87	55	James F. Allen, Kingston, Ont.	
92,335	Queen	do	1886	do	Screw—A hélice	117 0	31 6	14 8	367	249	The Quebec & Lévis Ferry Co. (Limited), Quebec.	
85,517	Queen	Toronto	1883	Roach's Point, Ont.	do	35 7	8 5	3 5	7	5	Thomas Ellis, Roach's Point, Ont.	
78,015	Queen	Winnipeg	1883	Rat Portage, Ont.	do	49 5	9 0	4 2	32	19	The Ontario & Western Lumber Co. (Ltd.), Rat Portage, Ont.	
100,688	Queen	New Westminster.	1894	Kamloops, B.C.	Wheels—A roues	70 0	12 8	3 6	77	49	A. Lamontagne Saucier, Kamloops, B.C.	
90,567	Queen of the Isles	Toronto	1885	Orillia, Ont.	Screw—A hélice	72 0	11 0	4 3	40	27	H. S. Scadding, Orillia, Ont.	
85,571	Quiddy	St. John, N.B.	1883	Portland, N.B.	Wheels—A roues	62 3	12 0	4 9	31	19	Arthur H. Sewell, Gibson, N.B.	
96,895	Quinze	Ottawa	1891	Montreal, Que	Screw—A hélice	53 0	13 0	5 3	32	26	Bronson & Weston Lumber Co., Ottawa, Ont.	
....	R. B. McPherson	Goderich	1872	Goderich, Ont	Screw—A hélice	53 9	11 0	5 9	30	20	Jas. Morrow, Collingwood, Ont.	
77,716	R. F. Child	Wallaceburg	....	Unknown	do	35 5	8 2	4 0	5	3	H. D. Gamble, Toronto, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
85,316	R. P. Rithet	Victoria	1882	Victoria, B.C.	S. S. wheel—A roues	117 0	33 6	8 5	817	686	Canada Pacific Nav. Co., Ltd., Victoria, B.C.	
83,154	R. Anglin	Belleville	1869	Kingston, Ont	Screw—A hélice	97 3	22 9	5 4	97	52	Edward Griffin, Ottawa, Ont.	
100,935	R. Hurdman	Ottawa	1892	Kippewa, Ont	do	103 0	19 7	6 6	93	68	J. O. B. Latour, Ottawa, Ont.	
71,081	R. Kendrick	Toronto	1874	Morrisburgh, Ont	do	58 0	12 3	4 3	15	12	L. Miller, Roach's Point, Ont.	
88,529	R. Watts	Hamilton	1887	Hamilton, Ont	do	24 8	6 5	3 8	27	18	Robert Watts, Hamilton, Ont.	
88,370	Rainbow	Victoria	1884	Victoria, B.C	do	108 0	18 4	6 7	207	140	Canada Pacific Navigation Co., Victoria, B.C.	
90,725	Ralph E. S.	Halifax	1886	Mahone Bay, N.S.	do	56 0	13 2	6 2	27	18	J. A. Gray, Sambro, N.S.	
90,449	Rambler	Winnipeg	1885	Fort Frances, Ont.	do	36 5	9 0	3 0	14	9	E. W. Brydges, Rat Portage, Ont.	
97,127	Randolph	Quebec	1890	Quebec, Que	do	42 2	11 4	4 0	17	4	L. Lawson, Quebec, Que.	
103,259	Randolph	St. John, N.B.	1894	St. John, N.B	do	38 3	10 3	3 3	9	6	Fredericton Boom Co., Fredericton, N.B.	
....	Ranger	Port Hope	1884	Lindsay, Ont	Wheels—A roues	74 0	13 0	5 0	53	40	G. Crandell, Lindsay, Ont.	
94,841	Ranger	Windsor, Ont	1888	Walkerville, Ont	Screw—A hélice	44 0	7 5	3 7	8	5	Holden B. White, Walkerville, Ont.	
92,395	Ranger	Deseronto	1888	Kingston, Ont	do	46 5	10 6	4 3	11	8	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.	
88,471	Red River	Winnipeg	1882	Winnipeg, Man.	do	125 0	26 0	6 8	166	113	North-west Nav. Co., Ltd., Winnipeg, Man.	

90,787	Red Star	Victoria	1887	Victoria, B.C.	Stern wheel—Roue à l'arrière.	33 0	9 0	3 0	15	10	J. Nicholles, Victoria, B.C.
94,805	Red Star	do	1888	Enderby, B.C.	do	57 0	14 0	3 0	37	23	R. P. Rithet & Co., Victoria, B.C.
88,499	Regina	Winnipeg	1885	Winnipeg, Man.	Screw—A hélice	32 0	8 5	4 5	7	5	J. D. Johnson, Rat Portage, Ont.
100,654	Reginald	Kingston	1894	Garden Island, Ont.	do	120 6	20 0	9 7	186	13	The Calvin Co. (Ltd.), Garden Island, Ont.
88,561	Reindeer	do	1884	Kingston, Ont.	do	74 2	17 2	5 3	58	34	L. M. Collier, Fredericksburg, Ont.
92,534	Reliance	Montreal	1889	Sorel, Que.	Wheels—A roues.	103 1	15 5	5 3	84	51	F.S. Johnston, L'Orignal
85,281	Reliance	Deseronto	1881	Deseronto, Ont	Screw—A hélice	120 0	23 5	9 0	239	169	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.
97,115	Reliance	Collingwood	1892	Collingwood, Ont.	do	124 0	23 0	11 6	311	182	The Collingwood Dry Dock Co., Collingwood, Ont.
84,842	Relief	Quebec	1865	Mystic, U.S.	do	116 0	30 0	15 3	381	193	Frank Ross, Quebec.
71,116	Rescue	Collingwood	1878	Collingwood, Ont.	do	56 0	13 5	6 0	20	16	Victoria Harbour L. Co., Toronto, Ont.
92,573	Rescue	Halifax	....	Unknown	do	104 0	21 8	7 5	124	84	George E. Burrows, Halifax, N.S.
92,439	Rescue	Toronto	1886	Toronto, Ont	do	41 0	8 7	4 2	7	5	Mary C. McMurchy, Toronto, Ont.
88,244	Rescue	Deseronto	1885	Deseronto, Ont	do	62 0	16 0	7 0	52	36	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.
66,100	Resolute	Quebec	1873	Quebec	do	108 0	19 8	11 1	139	40	Andrew Miscampbell, Midland, Ont.
88,241	Resolute	Deseronto	1883	Deseronto, Ont	do	136 6	37 8	10 3	372	262	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.
103,224	Reta	Ottawa	1893	Carleton Place, Ont.	do	25 5	5 0	3 0	1	1	A. McNaughton, Ottawa, Ont.
69,613	Rhoda	Quebec	1874	Lévis, Que.	Wheels—A roues.	131 6	23 0	10 1	182	59	Anseline Lagasce, Ste. Croix, Lotbinière Co., Quebec.
71,576	Rhoda May	Montreal	1877	Messina, U.S.	Screw—A hélice	50 0	9 8	4 5	18	12	A. P. Ross, Cornwall, Ont.
100,598	Richelieu	do	1889	Sorel, Que.	do	79 2	13 8	4 2	34	23	The St. Hilaire, Nav. Co., St. Hilaire, Que.
33,476	Richelieu	Ottawa	1845	Montreal	Wheels—A roues.	130 0	17 9	7 1	125	68	S. Filgate, Montreal, Que.
92,614	Richmond	Winnipeg	1887	Thunder Bay, Ont.	Screw—A hélice	39 4	11 0	4 8	14	10	Joseph Brimson, Port Arthur, Ont.
80,691	Rigaud	Montreal	1881	Montreal	do	70 5	15 0	5 9	46	22	Wm. Poupore, Morrisburg, Ont.
83,361	Rimouski	Ottawa	1883	do	do	85 5	18 7	13 0	125	85	R. Macdougall, Halifax, N.S.
90,522	Ripple	Chatham, Ont	1884	Chatham, Ont	do	43 6	10 0	3 9	15	11	W. D. McRae, Wallaceburg, Ont.

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Port du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft 10ths	Ft. 10ths				
72,557	Ripple	Kingston	1874	Portsmouth, Ont	Screw—A hélice	30 8	8 6	3 3	13	10	C. Warren, Pembroke, Ont.	
77,993	Ripple	Ottawa	1878	Hull, Que	do	43 9	8 8	4 6	16	10	W. H. Wylie, Carleton Place, Ont.	
97,118	Ripple	Collingwood	1892	Collingwood, Ont	do	32 0	8 0	3 7	5	4	W. G. Fisher, Alliston, Ont.	
100,131	Ripple	Winnipeg	1891	Winnipeg, Man	Wheels—A roues	60 0	9 7	3 2	10	6	Henry Movers, Kingston, Ont.	
66,064	Rival	Toronto	1873	St. Colombin, Que	do	120 0	23 0	8 4	125	35	The Cook Bros. Lumber Co., Toronto, Ont.	
96,894	River Bell	Ottawa	1891	Chalifveau, L'ng	Screw—A hélice	40 0	8 5	4 5	14	11	Daniel Johnson, Combermere, Ont.	
103,335	Rivière du Loup	Montreal	1895	Sorel, Que	Wheels—A roues	104 8	22 7	4 6	199	120	Montreal Safe Deposit Co., Montreal.	
100,732	Rob Roy	Windsor, N.S.	1892	Mount Denison, N.S.	Screw—A hélice	52 0	10 2	5 0	14	10	T. W. McKinlay, Mount Denison, N.S.	
77,830	Robbie Burns	Halifax	1876	Dartmouth, N.S.	do	72 4	25 0	7 0	88	73	W. & H. Beazley, Ferguson's Cove, N.S.	
85,320	Robert Dunsmuir	New Westminster.	1883	New Westminster, B.C.	do	105 0	17 5	6 7	232	146	William Rogers, New Westminster, B.C.	
75,651	Robert Stoker	Quebec	1877	Quebec	do	36 2	9 9	5 0	14	2	Etphen Paul, Sorel, Que.	
85,494	Rock	Collingwood	1883	Midland, Ont	do	43 6	11 8	6 8	14	10	The Anderson Fish and Trading Co., Midland, Ont.	
100,188	Rocket	Montreal	1866	Sorel, Que	Wheels—A roues	150 8	25 6	9 2	428	228	Oliver Gillespie, Cornwall, Ont.	
103,048	Rocket	Ottawa	1891	Cumberland, Ont	Screw—A hélice	44 2	16 0	1 6	5	4	G. Foubert, Cumberland, Ont.	

85,358	Rockland	Ottawa	1883	Rockland, Ont.	do	60 5	16 0	9 2	77	50	Jas. Wood & Co., Rockland, Ont.
92,542	Rodolphe	Montreal	1885	Sorel, Que	Wheels—A roues	100 7	29 4	5 2	116	72	Louis Tourville, Montreal.
83,151	Rosamond	Belleville	1883	Belleville, Ont	Screw—A hélice	48 0	9 5	4 9	23	15	Wm. F. Carrier, Toronto
....	Rosedale	Toronto	1888	Sunderland, G.B.	do	246 1	35 0	21 1	1507	977	The St. Lawrence and Chicago S.N. Co., Ltd., Toronto, Ont.
100,670	Rosina	Kingston	....	Cowes, England.	do	29 5	6 1	2 8	2	2	L. B. Howland, Brockville, Ont.
80,588	Rosseau	Toronto	1880	Gravenhurst, Ont.	do	70 0	11 6	5 0	53	36	The Muskoka Leather Co., Ltd., Toronto, Ont.
46,177	Rover	Quebec	1860	Buffalo, U.S.	do	66 8	13 7	5 7	42	26	Wm. Wilson, Quebec.
92,284	Rover	Owen Sound	1887	Owen Sound, Ont.	do	60 2	13 5	7 0	51	35	Thos. Hurst, Wiarton, Ont.
97,168	Rover	Victoria	1891	Nanaimo, B.C.	do	30 0	8 0	3 0	7	4	John D. Foreman, Nanaimo, B.C.
103,385	Rover	Winnipeg.	1895	Keewatin, Ont.	do	39 7	9 9	3 9	8	5	Hugh Armstrong, M.O., Portage la Prairie, Man.
88,562	Ruby	Kingston	1879	Garden Island, Ont.	do	23 4	5 6	2 5	2	1	Chas. Stuart, Lansdowne, Ont.
77,702	Ruby	Brockville	1878	Brockville, Ont.	do	70 0	15 0	5 0	72	44	John Ellison, jun., Port Stanley, Ont.
75,660	Rupert	Quebec	1877	Quebec	Wheels—A roues	147 0	25 5	10 4	512	292	W. E. Cornell, Toronto.
85,678	Rustler	New Westminster.	1882	New Westminster, B.C.	do	50 0	16 0	3 0	40	25	Geo. W. Gilley, New Westminster, B.C.
97,193	Rustler	Chatham, N.B.	1891	Newcastle, N.B.	do	97 4	20 6	4 6	89	56	Joseph A. Russell, Vancouver, B.C.
88,364	Saanich	Victoria	1882	Victoria, B.C.	Stern wheel—A roue.	82 0	17 0	4 1	66	35	M. D. McLennan, Victoria, B.C.
100,497	Sadie	do	1892	do	Screw—A hélice	68 0	14 8	7 4	49	29	T. F. Sinclair, Victoria, B.C.
69,524	Saginaw	Montreal.	1873	Port Huron, Ont.	do	142 0	25 5	10 4	356	242	The Isaac Watt Wrecking Co., Ltd., Windsor, Ont.
100,355	Saguenay	do	1891	Sorel, Que	Wheels—A roues.	219 0	28 4	11 0	1104	696	The Montreal Safe Deposit Co., Montreal.
85,691	St. Andrew	Chatham, N.B.	1883	Chatham, N.B.	Screw—A hélice	92 5	19 3	6 9	77	52	J. B. Snowball, Chatham, N.B.
71,636	St. Anne	Montreal.	1875	Montreal	do	72 0	12 0	5 6	25	18	E. A. Hodgon, Hudson, Que.
100,716	St. Anne	do	1889	Sorel, Que	do	44 1	9 4	3 0	14	10	F. H. Crepeau, Sorel, Que.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du Navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longeur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
61,167	Saint Catharine..	Quebec........	1870	Buffalo, U.S........	Screw—A hélice	37 0	9 4	4 9	12	8	F. Mercier, Beauport, Que.	
75,627	St. Clair Flat.....	St. Catharines..	1867	Algomac, Mich., U.S.	do	44 0	13 3	5 9	17	11	David Foster, Port Burwell, Ont.	
80,731	St. Croix..........	Quebec........	1880	St. Nicholas, Que....	Wheels—A roues. ..	125 1	26 0	8 6	506	318	F. Boisvert, St. Croix, Que.	
71,620	St. Francis.......	Montreal.	1875	Montreal.....	Screw—A hélice	80 0	17 7	7 8	55	37	The Department of Public Works, Ottawa.	
80,941	St. George..	Chatham, N.B..	1880	Chatham, N.B......	Wheels—A roues. ..	100 0	20 0	8 0	161	101	J.B. Snowball, Chatham, N.B.	
90,538	St. George..	Montreal.	1886	Sorel, Que....	Screw—A hélice	61 5	12 3	6 0	20	14	F. B. McNamee, Montreal.	
88,317	St. George..	Quebec	1885	Quebec............	do	37 0	10 0	4 0	13	9	Wilbrot Jalbert, Que.	
100,600	St. George's	Montreal.	1892	Montreal.....	do	77 1	15 5	7 6	68	29	Dickson Anderson, Montreal.	
103,290	St. Isidore..	Chatham, N.B..	1895	Chatham, N.B......	Wheels—A roues. ..	96 2	23 1	5 5	142	89	J.B. Snowball, Chatham, N.B.	
74,209	St. James....	Montreal.	1875	Montreal.....	Screw—A hélice	76 0	17 0	8 2	91	54	The Department of Public Works, Ottawa.	
64,580	St. John..........	St. John, N.B...	1871	Portland, N.B.....	do	55 7	15 6	8 1	47	32	W. B. Dever, Sherbrook, N.S.	
103,371	St. Joseph........	Winnipeg.......	1893	Port Chipewyan, N.W.T.	Wheels—A roues ..	50 0	12 8	4 3	49	33	Emile Grouard, Fort Smith, Athabasca.	
88,572	St. Julian....	Kingston. ..	1884	Kingston, Ont.. . .	Screw -A hélice	48 0	8 6	4 0	20	14	J. H. Davis, Gananoque, Ont.	
71,716	St. Lawrence.. ...	Halifax.........	1875	Renfrew, G.B..... .	do	169 1	30 0	13 3	467	290	Alderic Ouimet, Ottawa, Ont.	

59,652	St. Lawrence......	Charlottetown ..	1863	Mystic, U.S........	Wheels—A roues...	201 5	30 2	9 9	846	675	Charlotteť'n S. Nav. Co., Ltd., Charlottetown, P.E.I.	
66,057	St. Lawrence......	Quebec..........	....	Bath, Maine, U.S...	do	211 0	28 0	18 8	869	469	The Richelieu and Ont. Nav. Co., Montreal.	
88,326	St. Lawrence......	Chatham, N.B..	1886	Quebec.......... ..	Screw—A hélice	68 0	15 2	6 7	51	11	Thos. M. Burns, Bathurst, N.B.	
80,942	St. Louis.........	do ..	1879	Chatham, N.B	do	40 0	8 2	3 2	5	3	K. F. Burns, Bathurst, N.B.	
71,622	St. Louis.........	Montreal.	1875	Buffalo, U.S........	do	67 5	15 0	8 6	34	23	Harbour Commissioners, Montreal.	
80,739	St. Louis.....	Quebec.........	1880	St. Louis, Lotbinière, Que.	Wheels—A roues....	127 2	25 0	7 4	428	269	La Compagnie des bateaux à vapeur de Deschambault et Lotbinière, Québec.	
73,043	St. Maurice.......	do	1875	New Liverpool, Que.	do	72 0	14 0	4 1	40	20	John Ross, Quebec.	
100,730	St. Michael......	Montreal.	1893	Nicolet, Que........	do	47 6	12 4	3 6	16	10	M. O. Shaughnessy, Nicolet, Que.	
85,700	St. Michael.......	Liverpool . .	1884	Chatham, N.B	Screw—A hélice	64 6	14 4	5 9	39	26	Jas. Ryan, Liverpool, N.S.	
92,411	St. Nicholas . ..	Chatham, N.B..	1888	do	do	75 2	16 6	7 7	62	42	J.B. Snowball, Chatham, N.B.	
84,360	St. Olaf....	Quebec.........	1882	Port Glasgow, G.B..	do	151 4	22 2	11 6	305	72	Alexander Fraser, Quebec	Classed, English Lloyds.
66,880	St. Patrick.......	Chatham, N.B..	1873	Carleton, St. John, N.B.	do	62 2	15 4	6 4	52	13	New Brunswick Trading Co., London, Eng.	
71,644	St. Paul..........	Montreal.	1875	Montreal......	do	65 0	15 8	8 0	45	27	The Department of Public Works, Ottawa.	
71,623	St. Peter.........	do	1875	Buffalo, U.S........	do	68 0	16 5	8 4	43	29	Harbour Commissioners, Montreal.	
88,593	St. Pierre.........	Yarmouth . ..	1884	Yarmouth, N.S.....	do	153 7	27 6	17 2	496	275	The Anglo-French SS. Co., Halifax, N.S.	Classed, English Lloyds.
92,342	St. Roch.....	Quebec..... ...	1887	Quebec....	do	41 2	9 6	4 6	18	8	G. Picard, Quebec.	
100,862	Ste. Anne	do	1893	Ste. Anne, Que......	Wheels—A roues....	48 0	11 6	4 0	18	11	E. Gagnon, Ste. Anne, Que.	
72,717	Salty Jack........	St. Catharines..	1874	Buffalo, U.S...	Screw—A hélice ...	56 0	15 5	7 1	45	28	Geo. A. Graham, Port Arthur, Ont.	
90,821	Salvor............	Port Medway...	1887	Port Medway, N.S..	do	53 0	21 0	6 5	45	35	Wm. Beazley, Halifax, N.S.	
77,914	Samson..........	Port Hope......	1876	Lindsay, Ont..	Wheels—A roues.. .	98 0	22 0	4 4	129	82	Franklin Crandell, Lindsay, Ont.	
100,423	Samson	Ottawa	1893	Simcoe, Ont.... ...	do	141 0	16 0	3 6	15	7	The Upper Ottawa Improvement Co., Ottawa, Ont.	
....	Sam Perry.......	St. Catharines..	1872	Port Dalhousie, Ont.	Screw—A hélice	68 0	13 3	6 7	42	36	H. Julian, Port Dalhousie, Ont.	
94,888	Sandy...........	Montreal.	1887	Summerstown, Ont..	do	61 0	10 0	5 8	30	20	Hugh F. Cummings, Cornwall, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft 10ths	Breadth. Largeur. Ft 10ths	Depth. Profondeur. Ft 10ths	Tonnage Gross. Brut.	Tonnage Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
....	Sanson	Montreal	1862	Montreal	Screw—A hélice	101 3	22 4	6 6	121	27	Kingston and Montreal Forwarding Co.	
103,218	Sarah Agnes	Ottawa	1890	Carleton Place, Ont.	do	25 4	6 3	7 2	2	2	Patrick Kella, Kippewa, Ont.	
77,627	Sarah Daly	Kingston	1869	Buffalo, U.S.	do	49 6	13 3	5 6	25	17	John Jesmer, sr., Cornwall, Ont.	
71,141	Sarah E. Day	Goderich	1872	do	do	35 0	6 8	3 3	5	4	W. Tyson, Wiarton, Ont.	
72,323	Sarah H	St. John, N.B.	1878	St. Mary's, York Co., N.B.	Wheels—A roues	95 6	21 3	4 4	81	68	Whiteman Haines, St. Mary's, York Co., N.B.	
90,575	Sarama	Toronto	1886	Racine, U.S.	Screw—A hélice	25 6	5 1	1 8	2	1	Henry S. Osler, Toronto, Ont.	
96,734	Sarcelle	Chatham, N.B.	1890	Douglastown, N.B.	do	51 0	11 4	5 4	22	15	E. Hutchison, Douglastown, N.B.	
88,380	Saturna	Vancouver	1885	Victoria, B.C.	do	48 0	12 0	5 6	22	15	J. McDonald, Vancouver, B.C.	
92,305	Saucy Jim	Collingwood	1887	Meaford, Ont.	do	84 0	16 6	8 0	95	63	Frank Scott, Collingwood, Ont.	
71,098	Saxon	Belleville	1881	Picton, Ont.	do	119 6	23 5	8 5	181	123	J. Vanalstine, Picton, Ont.	
83,376	Scintilla	Toronto	1884	Pickering, Ont	do	27 0	7 8	2 7	4	3	W. W. Sparks, Township of Pickering, Ont.	
96,818	Scotch Thistle	Sault Ste. Marie.	1893	Little Current, Ont.	do	48 6	12 3	4 6	17	10	C. Anderson, Little Current, Ont.	
88,640	Scotia	Kingston	1870	St. Catharines, Ont.	do	143 7	26 1	11 5	458	269	Thomas Mills, Kingston, Ont.	
85,437	Scotia	Windsor, N.S.	1883	Hantsport, N.S.	do	73 0	15 3	7 5	42	28	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	

....	Scugog..........	Port Hope	1859	Bridgenorth, Ont ...	Wheels—A roues....	100 0	13 5	3 9	60	49	S. Kelly, Bridgenorth, Ont.
80,516	Sea Flower.......	Toronto	1883	Toronto, Ont.......	Screw—A hélice	35 2	9 0	4 0	7	5	John McL. Stevenson, Barrie, Ont.
96,872	Sea Gull.........	Goderich	1890	Goderich, Ont	do	54 0	12 1	4 6	19	13	Jas. Clark, Goderich, Ont.
51,682	Sea Gull.........	Sarnia	1862	Marine, U.S........	do	51 2	14 0	5 2	51	35	J. M. Haney, Mitchell's Bay, Ont.
100,941	Sea Gull.........	Collingwood	1893	Port Severn, Ont....	do	32 0	8 9	4 0	9	6	D. Morran, Port Severn, Ont.
100,924	Sea Gull.........	Ottawa.........	1888	Ottawa, Ont........	do	27 9	7 4	4 0	3	2	T. Eli Boult, Hull, Que.
66,960	Sea King........	St. John, N.B..	1862	East Haddow, U.S..	do	88 0	20 4	8 5	129	87	A. Tapley, St. John, N.B.
96,874	Sea King........	Goderich	1892	Goderich, Ont......	do	58 0	13 6	5 2	26	17	Jas. Clark, Goderich, Ont.
100,230	Sea Mew.........	Halifax.........	1886	Halifax, N.S........	do	29 6	6 6	2 8	3	2	David McPherson, Halifax, N.S.
96,875	Sea Queen.......	Goderich	1892	Goderich, Ont	do	52 0	12 1	4 6	18	12	Jas. Clark, Goderick, Ont.
96,878	Sea Shell........	do	1894	Kincardine, Ont	do	36 7	9 7	3 5	7	5	D. Campbell, Port Elgin, Ont.
103,299	Selkirk..........	New Westminster.	1895	Kamloops, B.C.....	Stern wheel—A roues	62 0	11 2	3 6	58	37	H. E. Forster, Kamloops, B.C.
94,763	Seguin..........	Owen Sound....	1890	Owen Sound, Ont...	Screw—A hélice	207 0	34 2	13 0	818	556	J. B. Miller, Parry Sound, Ont.
80,902	Senator.........	Vancouver......	1880	New Westminster, B.C.	do	51 5	12 0	4 5	28	21	Union Steamship Co. (Ltd.), Vancouver, B.C.
73,017	Sensation........	Quebec.	1873	Buffalo, U.S........	do	37 3	10 2	4 4	15	4	The Minister of Public Works, Ottawa, Ont.
85,495	Severn	Collingwood . .	1883	Waubaushene, Ont..	do	63 6	15 5	7 4	44	30	Victoria Harbour L. Co., Toronto, Ont.
90,563	Shamrock	Toronto	1885	Oakville, Ont......	Wheels—A roues....	103 2	24 0	35 4	154	101	The Toronto Ferry Co., Toronto, Ont.
92,704	Shamrock	Winnipeg.	1890	Rainy River, Ont....	Screw—A hélice	71 5	15 5	4 7	80	55	Clifford Lewis, Keewatin, Ont.
83,199	Shannon.........	Pictou, N.S.....	1886	Pictou, N.S.........	do	76 9	17 5	8 0	75	51	Thos. Tanner, Pictou, N.S.
83,389	Shawanaga.......	Toronto	1882	Penetanguish'ne, Ont	do	80 0	17 0	8 5	96	65	C. Beck, Penetanguishene, Ont.
....	Shickeluna.......	Morrisburg	1867	St. Catharines, Ont..	do	72 1	14 6	6 6	72	55	T. Gariepy.
100,802	Shelby	Victoria	1893	Victoria, B.C.......	do	50 5	13 8	6 8	24	16	Louis Wills, Victoria, B.C.
90,777	Shoo Fly.........	Windsor, Ont...	1870	Cleveland, U.S	do	44 1	12 1	5 7	25	17	Stephen T. Reeves, Windsor, Ont.
80,850	Siena	Halifax.........	1877	Halifax, N.S.......	do	34 0	8 8	4 3	5	3	James H. Keans, Dartmouth, N.S.
93,391	Siesta	Deseronto	1888	Kingston, Ont	do	50 5	9 0	3 5	15	8	F. S. Rathbun, Deseronto, Ont.

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
92,737	Siesta	Toronto	1888	Toronto, Ont	Screw—A hélice	31 4	7 2	3 3	3	2	John McRae, Beaverton Ont.	
100,767	Silver Wing	do	1890	do	do	26 6	5 6	3 0	3	2	C. V. M. Temple, Toronto, Ont.	
100,725	Sincennes	Montreal	1893	Montreal, Que	Wheels—A roues	142 2	24 4	8 4	228	129	Sincennes-McNaughton Line, Montreal, Que.	
75,841	Sir Charles Ogle	Halifax	1830	Dartmouth, N.S	Wheels—A roues	98 0	19 5	9 6	126	76	The Dartmouth Ferry Commission, Dartmouth, N.S.	
103,233	Sir Donald	Montreal	1867	Glasgow, G.B.	Screw—A hélice	76 9	13 5	7 8	51	33	N. T. Grenfell, London, England.	
96,892	Sir Hector	Ottawa	1891	Ottawa, Ont	do	71 0	15 5	6 3	40	10	John Heney, Ottawa, Ont.	
83,331	Sir James Douglas	do	1884	Victoria, B.C	do	131 8	19 5	9 6	163	109	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa, Ont.	
88,632	Sir S. L. Tilley	St. Catharines	1884	St. Catharines, Ont	do	168 0	35 3	14 9	1178	769	Sylvester Neelon, St. Catharines, Ont.	
92,287	Siskiwitt	Owen Sound	1879	Buffalo, U.S	do	68 0	14 7	7 6	47	34	Charles Drinkwater, Montreal.	
72,684	Skidegate	Vancouver	1879	Victoria, B.C.	do	76 0	12 5	6 0	37	28	Union Steamship Co., (Ltd.) Vancouver, B.C.	
90,801	Skuzzy	New Westminster	1885	Savona's Ferry, B.C.	Wheels—A roues	133 3	28 0	6 5	472	297	John A. Mara, Kamloops, B.C.	
94,713	Snow Storm	Port Stanley	1891	Port Stanley, Ont	Screw—A hélice	53 0	11 0	4 6	17	10	A. C. Brown, Port Stanley, Ont.	
100,033	Sontag	Toronto	1891	Toronto, Ont	do	38 3	8 4	4 4	7	5	Gardiner Boyd, Toronto, Ont.	

100,665	Sophy	Kingston	1895	Kingston, Ont	do	67 5	10 3	5 9	26	18	N. Henderson, Kingston, Ont.
....	Sorel	Montreal	1871	Sorel, Que	Wheels—A roues	108 9	18 2	4 9	158	89	The Montreal Safe Deposit Co., Montreal.
85,778	Sorel Boy	do	1882	Sorel, Que	Screw—A hélice	47 0	11 0	4 8	11	8	P. Fitzgerald, Quebec.
88,314	South	Quebec	1885	Lévis, Que	do	130 3	25 2	9 5	349	220	The Quebec & Lévis Ferry Co. (Ltd.), Quebec.
77,690	South Eastern	Montreal	1881	Montreal	do	182 0	30 0	10 0	395	269	Canadian Pacific Car Transfer Co., Prescott, Ont.
29,290	Southern Belle	Halifax	1861	Renfrew, G.B.	do	191 0	18 9	8 4	427	264	David S. Keith, Toronto, Ont.
71,487	Southport	Charlottetown	1874	Summerside, P.E.I.	Wheels—A roues	102 0	27 0	9 6	240	186	Chairman of Board of Works, P.E.I.
85,530	Southwood	Toronto	1884	Barrie, Ont.	Screw—A hélice	67 5	8 7	4 1	19	13	D. W. Alexander, Toronto, Ont.
94,887	Sovereign	Montreal	1889	Montreal	Wheels—A roues	162 4	25 5	7 4	636	323	Ottawa River Navigation Co.
85,313	Spallumcheen	New Westminster.	1878	Kamloops, B.C	do	80 0	17 0	5 0	54	51	Mara & Wilson, Kamloops, B.C.
90,561	Sparrow	Toronto	1882	Decheneu Creek	Screw—A hélice	50 0	11 9	6 0	25	17	John B. Smith and others, Toronto, Ont.
....	Sparrow	Montreal	1870	Kingston, Ont	do	91 5	22 4	7 3	141	....	Kingston & Montreal Forwarding Co.
92,726	Spartan	Toronto	1887	Toronto, Ont	do	28 0	6 6	3 0	2	2	Edwyn B. Andros, Barrie, Ont.
....	Spartan	Montreal	1865	Montreal	Stern wheel—A roue.	175 8	28 0	11 0	1168	678	The Montreal Safe Deposit Co., Montreal.
100,646	Spinster	Victoria	1892	Victoria, B.C.	Screw—A hélice	41 4	10 4	5 5	15	10	Arthur Scraggs, Victoria, B.C.
90,781	Spitfire	do	1886	Victoria, B.C	do	31 7	8 4	3 5	8	4	Victoria Canning Co., Victoria, B.C.
100,684	Spokane	New Westminster.	1892	Bonner's Ferry, U.S.	Stern wheel—A roue.	125 8	24 8	5 3	400	252	Columbia & Kootenay Steam Nav. Co., Nelson, B.C.
92,229	Sportsman	Ottawa	1888	Ottawa, Ont	Screw—A hélice	46 8	7 5	7 0	34	18	N. H. Perkins, Ottawa, Ont.
83,452	Spratt's Ark	Victoria	1883	Victoria, B.C.	do	145 0	32 1	7 2	308	143	G. Byrnes, Victoria, B.C.
83,032	Spray	Brockville	1880	Brockville, Ont	do	32 0	7 5	3 3	4	3	R. G. Hervey, Maitland, Ont.
92,646	Spray	Wallaceburg	1888	Wilkesport, Ont	do	74 0	18 0	6 2	47	32	James Mahafferty, Port Albert, Ont.
90,770	Spray	Goderich	1888	Kincardine, Ont	do	42 1	12 4	4 0	15	10	John McRae, Meaford, Ont.
71,199	Spray	Ottawa	1874	Brockville, Ont	do	67 0	11 7	7 2	42	28	D. B. McDonald, Cambridge, Ont.
100,676	Spray	Vancouver	1893	Vancouver, B.C.	do	39 4	8 5	4 3	7	5	P. N. Thompson, Vancouver, B.C.

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
100,727	Spray	Montreal	1893	Montreal	Screw—A hélice	101 0	17 0	10 4	107	60	Sincennes-McNaughton Line, Montreal.	
103,145	Spray	Quebec	1892	Quebec	do	49 2	12 2	4 2	24	9	J. S. Thom, Quebec.	
85,593	Springfield	St. John, N.B.	1882	Woodstock, N.B.	Wheels—A roues.	111 0	17.4	3 8	233	147	John E. Porter, St. John, N.B.	
103,011	Springhill	Parrsboro	1893	St. John, N.B.	Screw—A hélice	101 7	23 7	10 1	189	96	Cumberland Railway & Coal Co., Montreal.	
96,895	Squaw	Ottawa	1891	Glen Almond, Que.	do	60 0	13 0	5 0	22	18	J. B. Smith, Glen Almond, Que.	
80,948	Squirrel	Chatham, N.B.	1882	Eel River, Restigouche, N.B.	do	33 2	9 4	4 3	13	9	Thos. Reid, Eel River, N.B.	
100,677	Staffa	Vancouver	1893	Vancouver, B.C.	do	81 5	15 3	6 0	51	35	W. Mackenzie, Vancouver, B.C.	
94,630	Stanley	Ottawa	1888	Govan, G.B.	do	201 0	32 0	17 9	914	395	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa, Ont.	
100,042	Star	Brockville	1892	Morris Heights, New York, U.S.	do	18 1	5 2	2 2	1	1	George Reid, Portage du Fort, Que.	
66,883	Star	St. John, N. B.	1873	Portland, St. John, N.B.	Wheels—A roues.	153 0	22 6	6 5	461	328	John E. Porter, St. John, N.B.	
80,759	Star of the Sea	Quebec	1878	Quebec	Screw—A hélice	31 9	9 7	3 8	8	5	Jos. Fluet, Montreal, Que.	
94,989	Startled Fawn	Toronto	1890	Toronto, Ont.	do	60 0	9 1	6 2	25	17	Eva Preston *et al.*, Toronto, Ont.	
90,804	Stella	N. Westminster.	1886	New Westminster, B.C.	do	44 8	8 7	5 0	16	13	B.C. Mills Timber and Trading Co., Vancouver, B.C.	

83,388	Stella.	Toronto	1879	Kingston, Ont.	do	24 0	8 2	3 5	9	6	Archibald Tate, Penetanguishene, Ont.
97,116	Stella.	Collingwood	1892	Collingwood, Ont.	do	44 0	10 0	5 6	16	11	John La Pointe, Spanish Station, Ont.
94,883	Stella.	Montreal	1888	New York, U.S.	do	32 0	7 2	3 8	7	5	Maurice Perrault Montreal, Que.
88,683	Storm King	Chatham, N. B.	1885	Portland, N.B.	do	83 4	20 2	9 2	108	73	John E, Irvine, St. John, N.B.
75,694	Stormy Petrel	Quebec	1878	Quebec	do	34 2	10 3	3 2	11	8	Léon Arel, Quebec.
77,916	Stranger	Port Hope	1880	Lindsay, Ont.	Wheels—A roues	60 0	12 5	3 2	28	17	F. Crandell, Lindsay, Ont.
92,695	Sultana	Winnipeg	1889	Selkirk, Man.	Screw—A hélice	142 3	22 7	8 8	358	243	John A. Howell, Selkirk, Man.
90,813	Sunbeam	Port Hope	1886	Birdsall's, Ont.	do	29 0	8 7	3 2	13	9	F. Burnett, Birdsall's, Ont.
85,524	Sunbeam	Toronto	1884	Port Sandfield, Ont.	do	31 6	7 3	3 2	4	2	John Rogers, Medora, Muskoka, Ont.
90,444	Sunbeam	Winnipeg	1884	Keewatin, Ont.	do	30 5	5 9	2 7	3	2	David L. Mather, Keewatin, Ont.
96,992	Sunbury	N. Westminster	1894	New Westminster, B.C.	do	60 0	12 6	4 8	38	26	M. D. McLennan, New Westminster, B.C.
80,908	Superior	Owen Sound	1881	Owen Sound, Ont.	do	90 0	18 3	10 0	89	71	John Waldie, Toronto, Ont.
90,802	Surprise	N. Westminster	1885	United States	do	31 2	6 9	3 9	14	10	Davis Sayward Saw-mill & Lumber Co., Victoria, B.C.
96,819	Surprise	Sault Ste. Marie	1893	Gore Bay, Ont.	do	49 8	12 0	4 6	19	11	W. W. Holden, Gore Bay, Ont.
94,909	Surrey	N. Westminster	1890	New Westminster, B.C.	Wheels—A roues	100 0	22 0	6 0	263	182	Corporation of City of N. Westminster, B.C.
....	Susan C. Doty	Goderich	1871	Goderich, Ont	Screw—A hélice	60 0	10 0	5 0	26	18	John Rae, Meaford, Ont.
80,593	Sutton Belle	Toronto	1880	Sutton, Ont.	do	31 3	8 6	3 0	6	4	Chas. Goodyer, Sutton, Ont.
92,753	Swallow	Quebec	1882	Quebec	do	23 5	9 1	4 3	9	6	J. H. Warner, Quebec.
103,378	Swallow	Winnipeg.	1895	Keewatin, Ont.	Stern wheel—A roue.	92 4	18 2	15 3	138	94	Clifford Lewis, Keewatin, Ont.
92,774	Swan	N. Westminster	1888	New Westminster, B.C.	Screw—A hélice	42 0	9 5	4 1	17	11	John A. Cates, Vancouver, B.C.
96,914	Swan	Kingston.	1881	Kingston, Ont.	do	59 2	9 0	4 5	24	17	Thos. J. Craig, Kingston, Ont.
100,792	Swan	Victoria	1893	Victoria, B.C.	do	65 8	13 8	5 4	36	25	Robert Draney, Nanaimo, B.C.
100,807	Swan	do	1894	Nanaimo, B.C.	do	41 0	8 5	2 9	12	8	New Vancouver Coal Mfg. Co. (Ltd) Nanaimo, B.C.
94,685	Sweet Mary	Collingwood	1889	Waubaushene, Ont.	Screw—A hélice	40 0	9 4	4 8	13	9	Charles Martin, Port Severn, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
103,446	Swift	Ottawa	1892	Papineauville, Que.	Screw—A hélice	27 7	7 5	3 6	4	3	N. A. & G. J, Foubert, Cumberland, Ont.	
85,697	Sybella H	Chatham, N.B.	1884	Chatham, N.B.	Wheels—A roues	80 4	20 1	5 6	70	48	T. Haveland, Chatham, N.B.	
100,769	Sylvester	Toronto	1895	Huntsville, Ont.	Screw—A hélice	45 0	11 4	6 0	27	18	W. S. Shaw, Bracebridge, Ont.	
51,689	Sylvester Kneeland.	Montreal	1867	Buffalo, U.S.	do	65 0	15 5	7 2	46	28	Samuel J. McCoppin, Port Colborne, Ont.	
97,062	T. A. Stewart	Charlottetown	1892	Charlottetown, P.E.I	do	61 8	15 2	5 5	36	25	R. S. Farquharson, Charlottetown, P.E.I.	
72,720	T. H. Nasmith	St. Catharines	1874	Port Dalhousie, Ont.	do	56 0	15 0	7 8	49	36	Sincennes-McNaughton Line, Montreal.	
90,528	T. J. Collop	Chatham, Ont.	1894	Mitchell's Bay, Ont.	Wheels—A roues	58 6	17 0	4 6	63	42	T. J. Collop, Mitchell's Bay, Ont.	
......	T. R. Seacord	St. Catharines	1867	Port Robinson, Ont.	Screw—A hélice	45 0	9 0	4 4	19	13	D. R. Dobbie, Owen Sound, Ont.	
97,169	T. W. Carter	Victoria	1891	Victoria, B.C.	do	52 0	11 2	4 8	28	18	Andrew Gray, Victoria, B.C.	
100,416	T. Osborne	Ottawa	1893	Hull, Que	do	52 8	13 5	5 3	25	18	T. Osborne, Hull, Que.	
77,996	Tachecana	do	1879	Ottawa, Ont	Wheels—A roues	44 3	6 1	2 7	10	6	Archibald Stewart, Ottawa.	

100,072	Tangent	St. John, N.B.	1891	Hampton, King's Co, N.B.	Screw—A hélice	55 3	16 1	3 9	36	24	Gilford Flewwelling, Hampton, N.B.	
80,774	Tecumseh	Sarnia	1873	Chatham, Ont	do	200 0	29 9	13 2	840	530	P. McArthur, Toronto, Ont.	
85,497	Telegram	Collingwood	1885	Collingwood, Ont.	do	108 0	21 0	9 0	198	134	J. Ganley, Sault Ste. Marie, Ont.	
94,910	Telephone	New Westminster.	1890	New Westminster, B.C.	Wheels—A roues	70 0	14 0	4 0	81	51	D. J. Munn, New Westminster, B.C.	
103,357	Temiscouata	Quebec	1892	Riv. du Loup, Que	Screw—A hélice	40 2	8 4	3 8	10	7	N. G. Pelletier, Fraserville, Que.	
78,025	Tender	Toronto	1880	Muskoka Mills, Ont.	do	56 8	12 9	6 3	31	21	Wm. White, Midland.	
87,180	Tepic	Vancouver	1883	Blackwall	do	70 1	16 3	8 2	71	37	E. E. Evans, Vancouver, B.C.	
96,847	Tepikan	Sarnia	1895	Sarnia, Ont	do	55 0	11 8	6 0	29	20	P. Jones, Sarnia, Ont.	
103,336	Terrebonne	Montreal	1895	Sorel, Que	Wheels—A roues	156 2	24 1	7 2	716	440	Montreal Safe Deposit Co., Montreal.	
94,711	Thames	Port Stanley	1888	London, Ont	E. C. & B	94 0	11 0	4 6	82	70	David Foster, London, Ont.	
65,591	Thames	Quebec	1871	Dumbarton, G.B.	Screw—A hélice	282 2	34 1	24 3	1684	1064	Frank Ross, Quebec.	Classed English Lloyds.
94,681	Thames	Collingwood	1872	Chatham, Ont	do	82 0	14 9	5 7	76	52	W. Milne, Stayner, Ont.	
90,564	Therese	Toronto	1885	Toronto, Ont	do	85 5	18 0	4 8	84	57	John Fleming, Toronto.	
78,024	Thistle	Collingwood	1881	Collingwood, Ont.	do	66 0	13 6	7 0	36	25	Isaac Clark, Earnestown, Ont.	
88,479	Thistle	Winnipeg	1884	Fort Francis, Ont	do	48 0	11 9	3 9	23	14	Angus McKinnon, Rat Portage, Ont.	
94,819	Thistle	Victoria	1890	Vancouver, B.C.	do	115 0	20 6	9 5	222	147	M. Manson. Nanaimo, B.C.	
100,673	Thistle	Vancouver	1892	Vancouver, B.C.	do	24 0	7 3	3 4	2	2	J. Cummings, Vancouver, B.C.	
100,761	Thistle	Toronto	1894	Oakville, Ont.	Wheels—A roues	122 0	18 9	5 8	78	68	The Toronto Ferry Co., Toronto. Ont.	
103,298	Thompson	New Westminster.	1895	Knalt Siding, B. C.	Stern wheel—A roue	94 3	18 6	4 6	150	94	J. Genetle, Knalt Siding, B.C.	
80,765	Thor	Quebec	1881	Lévis, Que	Wheels—A roues	136 7	24 5	10 0	323	203	E. J. Price, Quebec.	
64,133	Thornton	Victoria	1861	Dungeness, U.S.	Screw—A hélice	52 0	19 2	5 0	32	22	J. D. Warren, Victoria, B.C.	
83,078	Thousand (1,000) Island Rambler.	Ottawa	1874	Pendleton, Ont.	do	54 0	11 8	5 8	20	14	E. G. Laverdure, Ottawa, Ont.	
100,411	Thurso	do	1892	Rockland, Ont	Wheels—A roues	63 5	6 9	3 0	20	9	W. H. Dwyer, Thurso, Que.	
65,203	Tiber	Montreal	1870	Govan, G.B	Screw—A hélice	253 6	33 0	24 4	1736	1134	The Tiber Steamship Co. (Ltd.), Montreal.	
75,532	Tim Doyle	do	1894	Lachine, Que	do	40 6	11 8	6 2	15	10	I. Clement, Montreal.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
96,909	Tit Willow......	Ottawa.........	1891	Kingston, Ont ..	Screw—A hélice	49 9	9 1	4 3	17	11	S. Daniels, Ottawa, Ont.	
75,581	Tolford	Brockville	1875	Brockville, Ont	do ...	25 0	7 8	3 5	4	3	H. T. Fitzsimmons, Brockville, Ont.	
71,142	Tommy Wright...	Goderich	1873	Goderich, Ont	do	44 0	9 7	5 0	12	6	James Anderson, Midland, Ont.	
88,576	Toneata	Ottawa.........	1885	Kingston, Ont......	do .. .	48 0	9 0	4 2	14	10	Lake Temiscamingue Col. Ry. Co.	
75,582	Topsy	Brockville.......	1876	Brockville, Ont......	do	19 0	5 0	2 3	1	1	S. B. Merrill, Prescott, Ont.	
80,572	Tcronto Belle.....	Toronto	1880	Toronto, Ont	do	44 5	11 0	4 3	17	12	American Lumber Co., Toronto, Ont.	
90,757	Tourist...........	St. John, N. B..	1875	Portland, Maine, U.S	do	36 3	11 7	3 6	16	11	Wm. W. McLauchlan, St. John, N.B.	
103,034	Tourist.....	Ottawa.........	1887	Carleton Place, Ont.	do	25 2	6 3	2 3	1	1	T. G. Bell, Ottawa, Ont.	
100,794	Transfer	Victoria	1893	New Westminister, B.C.	Wheels—A roues....	122 0	24 5	5 6	264	98	C. P. Nav. Co., Victoria, B.C.	
94,891	Transient Mill....	New Westminster.	1888	Vancouver, B.C.....	do	72 0	20 0	3 0	103	63	Joseph L. Leeson, Vancouver, B.C.	
....	Transit....	Toronto	1856	Toronto, Ont.... ..	do	115 0	16 7	5 2	109	69	James Leigh, Orono, Ont.	
71,089	Transit...	Prescott	1874	Clayton, N.Y..... .	Screw—A hélice	108 0	21 0	6 0	141	93	C.P.C. and P. Transfer Co., Prescott, Ont.	
72,569	Traveller	Kingston	1875	Garden Island, Ont .	Wheels—A roues....	126 0	23 1	7 8	208	58	The Calvin Co., Ltd., Garden Island, Ont.	
92,430	Triton	Prescott	1882	Massena, N.Y	Screw—A hélice	44 0	6 0	3 0	11	8	J. D. Reid, Cardinal, Ont.	

....	Trois Rivières....	Montreal...	1869	Sorel, Que	Wheels—A roues....	218 5	31 9	9 4	1710	1047	The Montreal Sa e Deposit Co., Montreal.	
88,233	Tropic	Brockville	1885	Smith's Falls, Ont ..	Screw—A hélice	45 0	8 3	3 4	9	7	Wm. O'Mara, Smith's Falls, Ont.	
100,201	Try..............	Vancouver......	1891	Vancouver, B.C.....	Wheels—A roues....	61 0	15 0	3 0	42	26	J. M. Stewart, Vancouver, B.C.	
100,421	Turtle	Ottawa.........	1892	Caché Bay..........	Screw—A hélice	48 0	16 5	4 9	33	27	J. D. Hay, Toronto, Ont.	
100,324	Tusket......... ..	Yarmouth	1893	Tusket, N.S	do	29 5	7 8	3 1	3	2	Tusket River Lumber Co., Yarmouth, N.S.	
88,327	Two Brothers	Quebec	1886	Quebec............	do	44 5	11 2	5 5	23	9	Wm. Hackett, Quebec..	
96,097	Ulala...........	Halifax	1889	Dumbarton, G.B....	do	49 4	9 0	5 2	14	4	John F. Stairs, Halifax, N.S.	
90,491	Ulunda	do	1885	Glasgow, G.B.... ..	do	275 0	35 0	23 0	1717	1096	The Canada and Newfoundland S.S. Co., Ltd., Halifax, N.S.	Classed English Lloyds.
92,658	Umbria	St. Catharines .	1889	Port Dalhousie, Ont.	do	58 0	15 2	6 2	43	29	James Murray, St. Catharines, Ont.	
92,645	Uncle Jim........	Wallaceburg....	1886	Wallaceburg, Ont...	do	50 0	10 5	4 3	11	8	Wm. Fraser, Little Current, Ont.	
97,101	Uncle Tom........	Port Burwell ...	1893	Port Burwell, Ont...	do	47 0	10 8	3 6	8	3	Young & Son, PortBruce, Ont.	
100,680	Uncle Tom........	Vancouver......	1892	Vancouver, B.C.....	do	29 0	7 4	3 3	3	2	L. Mooney, Vancouver, B.C.	
94,981	Undine	Toronto	1889	Toronto, Ont	do	49 0	8 7	4 4	17	15	The Polson Iron Works Co., Toronto.	
96,719	Union	Ottawa.........	1890	Pembroke, Ont	do	87 0	23 8	5 2	75	66	J. A. Thibedeau, Pembroke, Ont.	
92,654	Union...........	St. Catharines ..	1866	Kingston, Ont	Wheels—A roues....	132 0	23 6	6 8	267	163	The Fort Erie Ferry Ry. Co., Fort Erie.	
80,776	United Empire ...	Sarnia..........	1882	Sarnia, Ont	Screw—A hélice	252 8	36 0	15 0	1961	1296	N. W. Transportation Co., Sarnia, Ont.	
85,707	United Lumberman.	Wallaceburg ...	1884	Dresden, Ont.......	do	139 2	31 6	11 7	399	259	Geo. H. Morden, Oakville 'Ont.	
100,653	Upas....	Kingston.	1893	Kingston, Ont	do	48 2	10 0	3 4	17	11	Daniel R. Fraser, Edmundton, N.W.T.	
72,970	Utica............	Picton, Ont.....	1873	Ogdensburg, U.S....	do	77 0	14 4	4 2	52	39	J. A. Porte, Trenton, Ont.	
59,343	Utopia	St. Andrews....	1879	St. George, Charlotte Co., N.B.	do	50 0	14 0	6 5	25	17	Geo. Elliot, Calais, Me..	
100,639	Vachie..........	Vancouver......	1892	Victoria, B.C.......	do	40 2	10 4	4 0	10	7	Frank Dorman, Vancouver, B.C.	

Alphabetical List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed — Où classé
96,907	Valaria	Kingston	1891	Kingston, Ont	Screw—A hélice	75 4	13 5	4 0	52	33	Joseph Dix, Kingston, Ont.	
103,230	Valida	Ottawa	1893	Pembroke, Ont	do	30 0	6 4	3 0	2	2	Charles Lemoine, Pembroke, Ont.	
92,775	Vancouver	Victoria	1888	Vancouver, B.C.	do	72 0	13 7	5 2	50	34	C. J. U. Spratt, Victoria, B.C.	
....	Vanderbilt	Chatham, Ont	1873	Chatham, Ont	do	97 0	24 0	8 6	170	114	J. W. Appleton, Collingwood, Ont.	
72,967	Varuna	Picton, Ont	1880	Wolf Island, Ont	do	94 4	17 0	5 1	134	85	W. B. Cooper, Picton, Ont.	
100,927	Varuna	Ottawa	1891	Carleton Place, Ont.	do	23 0	5 0	2 4	1	1	Geo. P. Spittal, Ottawa, Ont.	
85,578	Vega	Toronto	1884	Kingston, Ont	do	37 0	6 6	3 5	7	5	J. K. Macdonald, Toronto, Ont.	
88,299	Vega	Quebec	1884	Lévis, Que.	do	109 2	18 0	8 6	132	83	The Lévis Maritime and Industrial Co., Lévis, Que.	
96,905	Ventura	Kingston	1890	Kingston, Ont	do	35 5	7 5	2 8	7	5	Wm. Wilson, sr., Kingston, Ont.	
90,523	Vera	Chatham, Ont	1891	Rondeau, Ont	do	43 0	13 0	3 3	14	12	James Telfer, Blenheim, Ont.	
94,913	Verbena May	Saugeen	1888	Saugeen, Ont	do	30 0	8 3	2 6	5	3	Richard Gawley, Mar, Ont.	
80,959	Vergey	Hamilton	1888	Picton, Ont.	do	54 0	9 0	3 5	18	14	Thos. H. Lawry, Hamilton, Ont.	
90,796	Vesper	Victoria	1887	Victoria, B.C.	do	27 0	6 4	2 9	6	4	Henry L. Mahon, Saltspring Island, B.C.	
88,236	Vesper	Brockville	1887	Brockville, Ont	do	30 7	6 2	2 6	2	2	T. Gibbard, Napanee, Ont.	

85,366	Vesta	Ottawa	1884	Ottawa, Ont	do	45 0	8 4	8 3	14	8	H. F. & E. H. Bronson, Ottawa, Ont.
90,525	Vick	Chatham, Ont	1890	Chatham, Ont	do	40 0	10 0	5 0	13	9	V. Robinson, Chatham, Ont.
96,728	Victor	Chatham, N.B.	1889	Chatham, N.B	Wheels—A roues	71 6	15 8	5 0	46	29	George Moffat, Dalhousie, N.B.
69,665	Victor	Quebec	1875	Quebec	Screw—A hélice	59 0	14 6	6 4	35	18	T. N. Tweddell, Quebec.
97,068	Victor	Charlottetown	1891	Charlottetown, P.E.I	do	31 3	8 6	4 0	10	6	Hiram Chapman, Northport, N.S.
94,917	Victoria	Saugeen	1891	Port Elgin, Ont	do	31 3	7 1	2 5	3	2	Peter Wagner, Stokes Bay, Ont.
85,312	Victoria	N. Westminster	1868	Quesnelle, B.C	Wheels—A roues	115 0	23 0	4 5	365	282	Robert McLeese, Soda Creek, B.C.
77,797	Victoria	Winnipeg	1878	St. Catharines, Ont	Screw—A hélice	60 0	10 3	4 2	23	15	The Department of Public Works, Ottawa, Ont.
88,480	Victoria	do	1883	Rat Portage, Ont	do	55 2	12 4	5 5	40	27	Douglas C. Cameron, Rat Portage, Ont.
....	Victoria	Port Pope	1867	Lind-ay, Ont	Wheels—A roues	93 7	15 4	6 5	191	120	Whitby and Port Perry Ry. Co., Whitby, Ont.
....	Victoria	Toronto	1858	Lake Simcoe, Ont	Screw—A hélice	73 0	16 3	7 0	64	43	Ada Burk, Toronto, Ont.
103,331	Victoria	Montreal	1895	Sorel, Que	do	76 8	17 1	4 6	59	30	W. Paul, jr., Sorel, Que.
....	Victory	do	1870	Montreal	do	65 9	13 4	7 0	55	37	Wm. O. Connors, Quebec.
85,744	Viola	Toronto	1883	Lévis, Que	do	100 0	16 3	6 0	68	46	The Viola Steam Yacht Co., Toronto, Ont.
90,577	Vivid	do	1886	Toronto, Ont	do	83 8	12 0	6 6	56	35	Franklin B. Polson, Toronto, Ont.
71,228	Vixen	Sault Ste. Marie	1886	Drummond's Islet, U.S.	do	48 0	13 8	5 0	68	53	Georgian Bay Fish Co., Collingwood, Ont.
100,694	Volunda	Pictou, N.S.	1894	New Glasgow, N.S.	do	73 4	9 4	5 9	30	14	T. Cantley, New Glasgow, N.S.
103,442	Volunteer	Ottawa	1889	Ottawa, Ont	do	35 4	6 6	3 0	3	2	A. Stewart, Ottawa, Ont.
103,553	Voyageur	Montreal	1895	Montreal	do	67 6	12 0	4 8	44	30	J. J. Drummond, Radnor Forges, Que.
92,756	Vulcan	Quebec	1889	Dalhousie, N.B.	do	43 3	11 8	5 5	18	13	Andrew G. Wallace, Dalhousie, N.B.
....	W. A. Rooth	Port Colborne	1871	Port Colborne, Ont	do	81 0	15 7	7 6	52	32	Chas. E. Boyd, Norwich, Ont.
90,698	W. B. Hall	St. Catharines	1885	St. Catharines, Ont.	do	157 6	27 9	12 4	608	437	Wm. B. Hall, Toronto, Ont.
69,526	W. C. Francis	Montreal	1873	Buffalo, U.S	do	64 0	15 6	8 4	37	13	Sincennes-McNaughton Line, Montreal, Que.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Tonnage Gross. Brut.	Tonnage Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
96,942	W. E. Vroom....	St. John, N.B..	1889	New Glasgow, N.S.	Screw—A hélice	32 8	7 0	2 5	10	7	John A. Gregory, Grand Bay, St. John Co., N.B.	
85,292	W. F. Logie......	Montreal.......	1881	Buffalo, U.S........	do	47 6	12 0	6 0	17	11	Sincennes - McNaughton Line, Montreal, Que.	
77,717	W. F. McRae	Wallaceburg....	1880	Wallaceburg, Ont...	do	65 0	14 4	6 8	46	31	John Nisbet, Sarnia, Ont.	
90,763	W. H. Seibold....	Goderich.......	1887	Goderich, Ont.. ..	do	58 0	12 2	6 0	22	15	James Clark, Goderich, Ont.	
94,697	W. H. Weatherspoon.	Digby..........	1890	Digby, N.S.........	do	70 2	15 8	6 6	59	34	G. W. Churchill, Hantsport, N.S.	
71,247	W. J. Aikens.....	Toronto	1874	Buffalo, U.S........	do	60 0	15 0	6 5	42	25	James Morrow, Collingwood, Ont.	
100,922	W. J. Henry . . .	Ottawa.........	1891	Carleton Place, Ont.	do	22 5	5 0	2 3	1	1	W. J. Henry, Ottawa, Ont.	
78,040	W. J. Taylor......	Chatham, Ont..	1883	Chatham, Ont......	do	35 0	8 0	3 0	9	6	St. Clair Tunnel Co., Sarnia, Ont.	
96,811	W. L. Davis	Sault Ste. Marie	1882	Detroit, U.S.	do	46 0	12 0	5 0	46	37	W. H. Plummer, Sault Ste. Marie, Ont.	
92,655	W. M. German...	St. Catharines..	1888	Port Robinson, Ont.	do	58 0	12 0	5 0	28	19	John Spains, Port Dover, Ont.	
85,709	W. S. Ireland.....	Wallaceburg....	1872	Wallaceburg, Ont...	do	86 5	24 2	6 7	105	71	John Cooper, Wallaceburg, Ont.	
83,375	Wales...........	Sarnia	1881	Sarnia, Ont.........	do	126 0	24 0	11 0	350	238	Wescott Wrecking Co., Sarnia, Ont.	
90,774	Walter Scott......	Windsor, Ont...	1876	Buffalo, U.S........	do	36 0	10 8	4 7	26	18	C. W. Gauthier, Windsor, Ont.	
85,720	Wanda..	Prescott........	1876	Watertown, N.Y...	do	26 0	8 0	3 0	4	2	O. Bascom, Kemptville, Ont.	

94,950	Wanda.....	Shelburne	1890	Lockeport, N.S.....	do	60 0	15 0	7 9	38	32	Hugh B. Cann, Yarmouth, N.S.	
100,651	Wapenao.........	Kingston.......	1893	Kingston, Ont......	do	40 7	8 2	3 0	5	3	T. Eaton, Toronto, Ont.	
100,084	Waring...........	St. John, N.B..	1892	Rothesay, N.B......	do	49 8	13 1	5 7	29	20	Horace L. Waring, St. John, N.B.	
77,829	Water Boat.......	Halifax	1874	Dartmouth, N.S....	do ...	30 4	9 4	3 7	4	2	Peter Judge, Halifax.	
80,556	Water Lily.......	Picton, Ont.....	1881	Wooler....	do	30 4	8 7	2 9	4	4	W. D. Garrett, Wellington, Ont.	
94,923	ter Lily.... ..	do	1893	Picton, Ont.........	do	100 0	18 4	5 7	95	59	A. W. Hepburn, Picton, Ont.	
77,917	Water Witch	Port Hope......	1880	Lindsay, Ont..	do	40 0	9 0	5 0	9	3	J. H. Dunsford, Lindsay, Ont.	
80,905	Water Witch.....	Owen Sound....	1880	Paisley.............	Wheels—A roues....	40 4	7 7	2 3	6	4	Lauchlan McLean, Annabel, Ont.	
85,415	Waubaushene.....	St. Catharines..	1882	St. Catharines, Ont..	Screw—A hélice	71 2	18 2	8 8	97	47	Georgian Bay Lumber Co., Toronto.	
96,721	Wee Laddie	St. John, N.B..	1888	Chatham, N.B......	do	42 8	11 8	4 7	17	11	L. B. Saunders, St. John, N.B.	
85,500	Welcome..........	Collingwood....	1886	Collingwood, Ont...	do	52 0	11 0	5 2	21	14	D. G. McAulay, Southampton, Ont.	
90,806	Wellington........	N. Westminster.	1886	Victoria, B.C.	do	34 7	7 7	3 5	16	11	Thos. E. Ladner, Canoe Pass, B.C.	
74,358	Wellington........	Pictou, N.S.....	1877	Antigonish, N.S....	Wheels—A roues....	85 4	21 0	5 0	75	21	Neil McFarlane, Summerside, P.E.I.	
....	Welshman........	Kingston......	1873	Kingston, Ont......	Screw—A hélice	100 3	23 0	6 4	153	95	Ottawa Forwarding Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
92,744	Wenola...........	Sackville........	1892	Bay Verte, N.B....	do	49 0	11 0	4 7	25	17	Edward C. Goodwin, Bay Verte, N.B.	
92,433	Wenonah	Toronto	1886	Burk's Falls, Ont....	Wheels—A roues ...	94 6	18 0	6 8	161	90	The Muskoka & Nipissing Navigation Co., Gravenhurst, Ont.	
100,940	Wenoway	Ottawa.........	1893	Quinze Bay.........	do	87 0	25 5	5 5	99	84	McLachlin, Bros., Arnprior, Ont.	
103,441	Weslemkoon	do	1893	Lake Weslemkoon, Ont.	Screw—A hélice	37 0	15 8	3 6	17	9	John Ferguson, Renfrew, Ont.	
64,594	Western Extension	St. John, N.B..	1871	Millidgeville, St. John, N.B.	Wheels—A roues....	112 0	30 0	10 8	425	169	The Mayor, Aldermen and Commonalty of the City of St. John, N.B.	
85,671	Westminster......	N. Westminster.	1882	Victoria, B.C......	Screw—A hélice	52 3	10 4	5 0	18	14	British Columbia Canning Co., Victoria, B.C.	
71,179	Westport.........	Kingston.....	1862	Bedford Mills, Ont..	do	102 9	20 6	7 7	196	165	M. Scanlan, Quebec.	
100,531	Westport.........	Digby..........	1892	Meteghan, N.S.....	do	77 0	17 1	6 0	80	56	Insular SS. Co., Ltd., Westport, N.S.	
94,824	Weymouth........	Weymouth......	1890	Weymouth, N.S ..	do	102 0	19 0	7 6	154	106	Wm. A. Beattie, Pictou, N.S.	Classed American Record.

Alphabetical List of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage. Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
92,400	Where Now......	Kingston.	1889	Kingston, Ont......	Screw—A hélice .. .	77 0	12 8	6 6	48	26	Levi B. Spencer, Kingston, Ont.	
103,555	White Squall.....	Montreal.......	1895	Valleyfield, Que....	do	42 2	9 9	3 4	7	5	Montreal Cotton Co., Valleyfield, Que.	
83,412	White Wing......	Port Hope......	1881	Peterboro', Ont......	Wheels—A roues....	74 0	13 0	4 0	88	71	H. Calcut, Peterboro', Ont.	
103,392	White Wings. ...	Deseronto	1894	Deseronto, Ont......	Screw—A hélice	35 0	6 1	1 8	3	2	T. McDonald, Thurlow, Ont.	
71,188	Wiarton Belle	Owen Sound..	1871	Chicago, U.S........	do	103 0	17 8	5 3	88	59	John, Ganley, Penetanguishene, Ont.	
103,383	Widgeon.	Winnipeg.......	1894	do	do	24 0	6 0	3 0	2	2	Wm. McCarthy, Rat Portage, Ont.	
99,103	Wild Rose........	Montreal.	1891	Dartmouth, N.S....	do	47 0	7 0	4 0	10	6	E. W. Parker, Montreal.	
75,524	William..........	do	1877	Montreal.	do	57 4	15 0	7 4	48	31	Wm. W. Tate, Montreal	
90,880	William Aitken...	Charlottetown...	1887	Yarmouth, N.S.....	do	73 9	18 3	7 8	75	51	W. H. Batt, Charlottetown, P.E.I.	
100,887	Wm. H. Murray..	St. John, N,B ..	1894	St. John, N.B......	do	74 1	17 4	8 2	73	49	J. Holly, St. John, N.B.	
100,690	Wm. Hunter......	New Westminster.	1892	New Denver, B.C...	do	58 5	12 9	3 2	51	34	Slocan Trading & Nav. Co., Nelson, B.C.	
80,874	William Johnston.	Kingston.	1878	Garden Island, Ont..	do	73 0	20 9	6 6	81	55	The Calvin Co., Ltd., Garden Island, Ont.	
92,549	William Paul.	Montreal.	1888	Sorel, Que..........	do	40 9	10 5	4 6	7	4	H. Larose, Pierreville.	
88,631	William Ross......	St. Catharines..	1884	Port Robinson, Ont..	do	40 0	8 9	5 1	14	10	Wm. Wilson, Toronto.	

90,704	William Wilson...	St. Catharines .	1892	Ridgeway, Ont......	do ...	40 0	10 8	4 6	12	8	Wm. Scott, Ridgeway, Ont.	
80,780	Willie Scagel.....	Sarnia.	1888	Sarnia, Ont.........	do	37 0	8 6	4 0	22	15	J. Telfer, Blenheim, Ont	
100,929	Willis.	Ottawa.........	1893	Ottawa, Ont........	do	30 4	7 6	3 0	2	1	D. O'Connor, Ottawa, Ont.	
90,633	Willoughby	Charlottetown...	1886	Mount Stewart, P.E. Island.	do	29 7	10 0	4 4	6	4	Jos. T. Lantz, Elden, P.E.I.	
90,791	Wilna....	Victoria........	1879	United States. ...	do	24 3	6 9	3 9	4	3	Samuel M. Robbins, Nanaimo, B.C.	
100,121	Windsor..........	Wallaceburg....	1871	Wallaceburg, Ont...	do	85 0	22 0	5 5	86	58	W. G. Scott, Wallaceburg, Ont.	
74,073	Winnie.....	Halifax.........	1876	Halifax, N.S.......	do	24 5	6 7	3 0	2	1	Alexander Fraser, Durham, Pictou Co., N.S.	
69,084	Winnie...........	St. John, N.B..	1874	Dartmouth, N.S....	do ..	48 3	10 7	4 8	12	9	N. B. Cottle, St. John, N.B.	
94,808	Winnifred.	Victoria........	1889	Victoria, B.C..... .	do	44 0	9 9	4 2	13	8	H. O. B. Irving, Vancouver, B.C.	
100,938	Winona	Ottawa.	1893	Monte Bello, Que...	do	44 8	8 4	4 4	12	9	O. E. Owens, Monte-Bello, Que.	
71,198	Witch of the Wave	do	1875	Kemptville, Ont....	do	39 8	9 0	3 2	27	18	Peter Harvie, Ottawa, Ont.	
100,791	Worlock,.........	Victoria.......	1893	Victoria, B.C.......	do	64 0	14 6	7 0	45	30	C. R. M. Martin, Yokohama, Japan.	
90,456	Wrigley..........	Winnipeg.......	1886	Fort Smith, Athabasca.	do ..	83 0	14 5	7 0	90	61	The Hudson Bay Co., London, Eng.	
72,208	Xiphias..........	St. John, N.B..	1874	Upper Gagetown, Queen's Co., N.B.	Wheels—A roues....	61 0	12 0	5 3	46	29	J. A. Lyon, Upper Gagetown, Queen's Co., N.B.	
92,480	Yantic.	Charlottetown..	1888	Lot 3, P.E.I........	Screw—A hélice ...	40 7	10 7	5 2	14	9	John Read, Tignish, P.E.I.	
93,373	Yarmouth........	Yarmouth......	1887	Scotland..	do	220 3	35 2	21 0	1451	724	Yarmouth SS. Co., Yarmouth, N.S.	Classed, English Lloyds.
83,455	Yosemite....... .	Victoria........	1862	San Francisco, California, U.S.	Wheels—A roues....	282 3	34 9	13 2	1525	1055	Can. Pacific Nav. Co., Ltd., Victoria, B.C.	
75,723	Yuba.............	Yarmouth......	1878	Yarmouth, N.S......	Screw—A hélice	40 2	11 3	4 0	12	6	F. Payzant, Lockeport, N.S.	
100,650	Yvonne.....	Victoria..	1890	Vancouver, B.C.....	do ...	29 0	7 3	3 0	5	3	Henry G. Holman, Vancouver, B.C.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Steam Vessels on Registry Books, &c.—*Concluded.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des vapeurs canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Fin.*

Official number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	How Propelled. — Mode de propulsion.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Tonnage Gross. Brut.	Register. Enregistré.	Owner, or Managing Owner, if more than one, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, s'il y en a plus d'un, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths				
88,510	Zaidee........	Sydney.........	1884	Dartmouth, N.S....	Screw—A hélice ...	49 3	11 8	4 4	19	13	Wm. Purves, North Sydney, C.B.	
100,041	Zeila.............	Brockville......	1890	Brockville, Ont. ...	do	36 8	7 1	3 7	3	3	B. D. Steacey, Brockville, Ont.	
92,616	Zena..........	Port Arthur....	1886	Fort William, Ont..	do	27 9	8 6	2 8	4	4	James Whalen, Port Arthur, Ont.	
88,232	Zephyr...........	Toronto........	1885	Brockville, Ont.....	do	52 0	10 0	4 5	19	11	The Polson Iron Works Co., Toronto, Ont.	
88,524	Zephyr..........	Hamilton .. .	1886	Hamilton, Ont......	do	27 0	6 0	3 0	3	2	Robert W. Leeming, Toronto, Ont.	
94,676	Zuleika..........	Halifax........	1889	Dartmouth, N.S....	do	51 0	8 5	4 2	12	8	Angus Fraser, Baddeck, C.B.	
75,910	Zulu	Chatham, N.B..	1879	Chatham, N.B	Wheels—A roues....	56 0	10 8	4 6	18	10	New Brunswick Trading Co., of London, Eng.	

PART II.

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books 31st December, 1895.

Liste Alphabetique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres le 31 décembre, 1895.

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
59,874	A	Quebec	Barge	1868	Quebec	100 0	23 4	8 2	144	Montreal Transportation Co., Montreal.	
97,034	A. D'E.	Yarmouth	Schr—Glt	1891	Pubnico, N.S.	38 0	13 8	5 5	14	A. D'Entremont, Pubnico, N.S.	
57,668	A. H. C	Halifax	do	1867	Marie Joseph, N.S.	54 6	17 6	6 6	34	Wm. Moore, Burgeo, Nfld.	
78,892	A. J.	St. John, N.B.	do	1879	Noël, Hants Co., N.S.	61 0	18 9	6 8	45	D. H. Christopher, Hillsboro', N.B.	
100,881	A. C. Bartlett	do	do	1892	Oromocto, N.B.	45 7	14 3	5 1	20	William Bryson, Oromocto, N.B.	
103,222	A. C. Davies	Ottawa	Horse ferry	1890	Quyon, Que.	43 0	24 8	2 1	12	A. Cutler, Quyon, Que.	
94,632	A. C. Greenwood	Shelburne	Schr—Glt	1888	Sand Point, N.S.	41 0	13 7	6 0	15	H. M. Perry, Black Point, N.S.	
100,252	A. D. Mitchell	Halifax	do	1894	Jeddore, N.S.	60 4	19 7	7 9	51	Alexander S. Mitchell, Jeddore, N.S.	
103,438	A. D. Smith	Ottawa	Barge	1895	Barry's Bay, Ont.	32 3	11 3	3 6	14	D. Johnson, Combermere, Ont.	
92,621	A. G. Heisler	Lunenburg	Schr—Glt	1887	Lunenburg, N.S.	80 2	23 8	8 6	96	Howard Hebb, Lunenburg, N.S.	
....	A. P. Waite	St. Catharines	Scow—Chd	1864	Dunnville, Ont.	110 0	21 6	6 6	144	Estate of John Brown, Thorold, Ont.	
37,005	A. R. McKenzie	Shelburne	Schr—Glt	1860	Sable River, N.S.	60 0	17 8	7 8	43	John B. Lawrence, Barrington, N.S.	
71,398	A. S. Townshend	Charlottetown	do	1878	Parrsboro', N.S.	73 2	23 0	7 2	75	Charles Lyons, Charlottetown, P.E.I.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage unregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
90,461	A. Anthony	St. John, N.B.	Schr—Glt	1884	Lower Selmah, N.S.	71 1	21 3	7 8	78	Elijah Chase, Sackville, N.B.	
85,771	A. Gauthier	Ottawa	do	1884	Monte Bello, Que.	111 6	22 7	6 5	137	Ottawa Trans. Co., Ltd.	
88,413	A. Gibson	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1884	Greenwich, N.B.	80 0	28 2	7 1	97	Samuel F. Belyea, Greenwich, N.B.	
72,714	A. Muir	St. Catharines	Schr—Glt	1874	Port Dalhousie, Ont.	138 4	23 9	11 4	330	Wm. Muir, Port Dalhousie, Ont.	
97,199	A. Robillard	Montreal	Sloop	1890	Pierreville, Que.	110 1	22 8	7 8	153	A. Robilliard, Sorel, Que.	
....	A. Shade	Goderich	Schr—Glt	1857	Goderich, Ont.	71 3	16 8	8 0	72	Nicholas Stark, Southwold, Ont.	
36,990	A. La Mode	Lunenburg	do	1876	La Have, N.S.	52 0	17 2	7 0	32	Geo. D'Entremont, Pubnico, N.S.	
83,323	Aaron	Ottawa	Barge	1881	Montreal	108 0	22 0	6 4	144	The Ottawa Transportation Co.	
94,790	Abana	Lunenburg	Schr—Glt	1889	La Have, N.S.	76 0	23 6	8 7	85	James Romkey, La Have, N.S.	
96,945	Abana	St. John, N.B.	do	1890	St. Martin's, N.B.	77 5	25 9	7 6	97	G. R. McDonough, St. Martin's, N.B.	
77,826	Abby G	Halifax	do	1879	Ship Harbour, N.S.	54 6	15 8	6 2	30	Walter Glawson, Ship Harbour, N.S.	
92,603	Abby Jane	Sydney	do	1889	Aspy Bay, C.B.	45 5	15 6	6 1	19	John Fitzgerald, Aspy Bay, C.B.	
100,828	Abeona	Lunenburg	Bktne	1893	Mahone Bay, N.S.	134 5	32 2	13 0	497	J. H. Zwicker, Mahone Bay, N.S.	Classed Bureau Veritas.
103,373	Aberdeen	Winnipeg	Barge	1888	Minnesota, U.S.	119 0	26 9	5 5	130	William Robinson, Winnipeg, Man.	

37,137	Abigail	Halifax	Schr—Glt	1842	Mahone Bay, N.S.	49 8	16 4	8 5	53	Geo. Hewitt, St. Mary's, N.S.	
88,696	Abyssinia	St. John, N.B	Bk—Bq	1885	St. John, N.B	186 5	36 7	22 4	1127	J. F. and Charles E. Taylor, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
83,313	Acacia	Port Medway	Bgtn—Bkglt.	1885	Port Medway, N.S.	98 4	25 6	10 1	186	Thomas Forhan, Halifax, N.S.	Classed American Record.
92,625	Acacia	Lunenburg	Schr—Glt	1887	Conquerall, N.S.	80 6	24 7	9 5	117	J. Norman Rafuse, La Have, N.S.	
....	Acacia	Kingston	do	1872	Smith's Falls, Ont.	102 3	20 4	9 4	188	G. S. Oldreve, Kingston, Ont.	
35,004	Acadia	Halifax	do	1848	Annapolis, N.S.	64 1	16 3	8 9	81	Joseph Whelock, Granville, N.S.	
72,943	Acadia	Montreal	Barge	1875	Quebec	150 0	26 5	11 5	374	Montreal Transportation Co., Montreal.	
88,641	Acadian	Charlottetown.	Schr—Glt	1884	Rustico, P.E.I.	77 0	22 5	7 9	77	Joseph Gallant, Rustico, P.E.I.	
42,304	Acadian	Halifax	do	1862	Londonderry, N.S.	62 2	18 5	8 5	57	Alfred Wood, Hillsboro', N.B.	
83,431	Acadian	Weymouth	do	1886	Meteghan River, N.S.	54 5	17 5	7 0	32	James L. Stevens, M.O., Freeport, N.S.	
100,839	Acalia	Lunenburg	do	1894	Mahone Bay, N.S.	52 6	16 2	7 2	34	N. Silver, Lunenburg, N.S.	
57,742	Acara	Halifax	do	1869	Port Medway, N.S.	45 6	16 6	6 9	29	Daniel Cronan, Halifax, N.S.	
80,861	Acme	Amherst, N.S	do	1880	Wallace, N.S.	71 0	19 9	7 5	58	John C. Morris, Pugwash, N.S.	
74,135	Acme	Lunenburg	do	1876	Mahone Bay, N.S.	64 0	20 6	8 3	52	John H. Zwicker, Mahone Bay, N.S.	
38,432	Active	Arichat	do	1847	Rocky Bay, N.S.	61 5	16 8	7 8	40	E. Marchand, Rocky Bay, N.S.	
90,464	Active	Maitland	do	1884	Great Village, N.S.	35 0	10 9	4 6	11	J. Hiltz, Pembroke, N.S.	
34,936	Active	Yarmouth	do	1846	Petit Passage, N.S.	42 0	11 0	5 6	16	W. Outhouse, Westport, N.S.	
38,193	Active	do	do	1853	Argyle, N.S	51 4	14 3	6 6	37	B. Bourque, Pubnico, N.S.	
....	Active	Port Dover	do	1864	Port Dover, Ont.	50 0	13 0	5 0	32	W. C. Fagan, Sarnia, Ont.	
85,710	Active	Wallaceburg	Barge	1887	Wallaceburg, Ont.	84 0	23 0	5 0	64	R. T. Riddell, Wallaceburg, Ont.	
42,096	Ada	Digby	Schr—Glt	1869	Westport, N.S.	49 0	17 4	6 8	29	Albert Ingersoll, Grand Manan, N.B.	
59,255	Ada	St. John, N.B	do	1866	Cambridge, Queen's Co., N.B.	73 2	24 9	6 7	72	Joseph Finn, St. John, N.B.	
72,192	Ada	do	do	1874	Point Lepreaux, St. John Co., N.B.	43 4	13 9	6 4	19	Robert Ferguson, Pisarinco, St. John Co., N.B.	
92,517	Ada	St. Andrews	do	1888	Campobello, N.B.	26 0	11 0	5 0	10	A. B. Philips, Campobello, N.B.	
36,496	Ada Ann	Halifax	do	1860	Mahone Bay, N.S.	44 8	16 7	6 7	22	Donald McDonald, Bay of Islands, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
72,249	Ada B	St. John, N.B.	Schr—Glt	1875	Southampton, York Co., N.B.	60 0	21 5	8 0	62	James Draper, Southampton, York Co., N.B.	
88,381	Ada L	Windsor, N.S.	do	1884	Kempt, N.S.	46 4	16 5	6 9	31	Bennett Brown, Walton, N.S.	
90,737	Ada Louise	Port Hawkesbury	do	1888	Port Hawkesbury, C.B.	60 5	19 9	7 2	57	Margaret Embree, Port Hawkesbury, C.B.	
83,086	Ada M	do	do	1882	do	40 0	14 4	6 0	19	Wm. Burke, River Bourgeois, C.B.	
52,037	Adah	Annapolis	do	1865	Clements, N.S	85 5	24 5	10 0	125	W. Y. Foster, Bridgetown, N.S.	
42,012	Adala	Digby	do	1859	Digby, N.S.	36 3	10 8	4 8	8	Rachael Snow, Hillsboro', N.S.	
74,020	Addie	Halifax	do	1876	La Have, N.S	40 5	14 6	5 6	16	Dennis Fagan, Ketch Harbour, N.S.	
....	Addie Gordon	Port Colborne	Scow—Chd	1869	Welland, Ont.	115 0	26 0	5 0	165	Richard Graham, Fort Erie, Ont.	
33,141	Adelaide	Quebec	Barge	1855	Batiscan, Que.	65 0	21 5	7 1	60	Eusèbe Lacourcière, Batiscan, Que.	
33,220	Adelaide	do	Schr—Glt	1856	Portneuf, Que.	86 8	24 0	9 5	136	Francois Thibaudeau, Portneuf, Que.	
36,636	Adelaide	do	do	1860	L'Islet, Que.	58 8	19 5	6 1	38	Jos. St. Pierre, Rimouski, Que.	
73,009	Adelaide	do	do	1875	St. Paul's Bay, Que.	49 4	17 2	6 2	30	Alban Tremblay, Les Eboulements, Que.	
38,390	Adelaide	Arichat	do	1859	River Bourgeois, C.B.	48 0	14 4	5 6	18	James Butler, Halifax, N.S.	
100,211	Adelaide	Halifax	do	1891	Great Village, N.S.	83 0	24 3	9 0	115	T. D. Blaikie, Great Village, N.S.	

100,714	Adele	Montreal	Sloop	1893	Yamaska, Que	127 3	28 5	10 8	297	M. Kennedy, Montreal, Que.	
88,697	Adelene	St. John, N.B	Schr—Glt	1885	Rothesay, N.B	102 0	28 6	9 9	193	George F. Baird, St. John, N.B.	
81,186	Adelia	Halifax	do	1868	Lussino, Picolo, Italy	77 1	39 1	22 3	138	Hy. J. Whitlock, Oxford, G.B.	
72,099	Adelina	Chatham, N.B	do	1876	Shippegan, N.B	35 0	11 2	4 6	12	A. Paulin, fisherman, Shippegan, N.B.	
36,608	Adeline	Liverpool	do	1859	Parrsboro', N.S	65 3	19 8	8 3	63	A. P. Mills, Summerside, P.E.I.	
103,009	Adeline Gladys	Chatham, N.B	do	1890	Caraquet, N.B	35 5	12 6	5 0	12	R. Young, Shippegan, N.B.	
103,370	djutor	Quebec	Sloop	1895	Trois Saumons, Que	60 6	20 5	5 4	41	C. Methat, Trois Saumons, Que.	
54,321	Admiral	Digby	Schr—Glt	1843	Granville, N.S	66 5	16 5	9 1	72	Robert M. Kelly, Yarmouth, N.S.	
43,483	Admiral	Quebec	do	1842	Niagara, Ont	161 0	23 0	10 2	260	Edmond S. Vinden, Port Hope, Ont.	
37,821	Adonia	St. John, N.B	do	1847	Windsor, N.S.	69 0	21 3	8 8	83	Robt. T. Holman, Summerside, P.E.I.	
77,543	Advance	Amherst, N.S	do	1878	Pugwash, N.S	63 0	19 0	7 0	54	James A. Elliott, Pugwash, N.S.	
80,981	Advance	Arichat	do	1880	Isaac's Harbour, N.S	79 1	24 4	10 3	99	Fannie M. Malzard, Arichat, N.S.	
72,080	Advance	Chatham, N.B	do	1875	Chatham, N.B	48 2	16 1	6 5	23	George Orr, jr., Richibucto, N.B.	
92,377	Advance	St. John, N.B	do	1888	St. Martin's, N.B	80 0	27 0	7 0	99	Wm. E. Vroom, St. John, N.B.	
61,989	Adventure	Port Hawkesbury	do	1871	Wallace, N.S	60 0	21 1	7 7	53	Dougall McDonald, Port Hood, C.B.	
100,822	Adventurer	Charlottetown	do	1893	La Have, N.S	61 8	20 8	8 3	55	Thomas Kicham, Souris, P.E.I.	
90,876	Aeronaut	Yarmouth	Bgtn—Bkglt	1886	Clare, N.S	139 5	31 5	13 0	446	W. D. Lovitt Est., Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
100,735	Africa	Windsor, N.S	do	1893	Hantsport, N.S	170 0	36 0	16 6	679	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
34,959	Agenor	St. John, N.B	Schr—Glt	1840	Hillsboro', N.B	51 0	13 3	6 1	32	James Thomson, St. John, N.B.	
92,730	Aggie	Toronto	Yacht	1887	Oakville, Ont	47 3	12 0	5 4	13	Christopher Armstrong, Oakville, Ont.	
46,649	Aggie Davidson	Chatham, N.B	Schr—Glt	1864	Richibucto, N.B	76 5	23 1	9 4	108	J. R. Calhoun, merchant, St. John, N.B.	
36,996	Agile	Lunenburg	do	1861	Lunenburg, N.S	54 6	16 4	6 9	27	Henry A. Shatford, St. Margaret's Bay, N.S.	
36,146	Agility	Arichat	do	1858	Port Medway, N.S	75 6	21 8	8 2	72	Isidore Poirier, West Arichat, N.S.	
57,727	Agnes	Halifax	do	1868	Chezetcook, N.S	42 0	15 0	6 1	21	W. C. Boak, Halifax, N.S.	
69,149	Agnes	do	do	1871	do	40 5	14 0	6 0	17	Atlantic Sugar Co., Halifax, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
85,660	Agnes	Halifax	Schr—Glt	1877	Chezetcook, N.S.	34 0	12 7	5 1	11	Jacob Lapierre, Chezetcook, N.S.	
78,046	Agnes Hudson	Richibucto	do	1880	Richibucto, N.B.	34 8	12 6	4 2	8	Jas. Foley, Welford, P.E.I.	
96,972	Agnes Macdonald	Victoria	do	1891	Shelburne, N.S.	100 0	23 7	10 0	107	John Collister, Victoria, B.C.	
48,128	Ago	Halifax	do	1864	Barrington, N.S	49 7	14 5	6 5	26	Terrance Rodgers, Argyle, N.S.	
64,874	Aid	do	do	1872	Ship Harbour, N.S.	39 0	14 4	5 9	16	William Orchard, Pugwash, N.S.	
90,533	Aid	Prescott	Barge	1885	Montreal	153 0	24 0	11 0	368	James Buckley, Prescott, Ont.	
50,728	Aigle de Mer	Quebec	Schr—Glt	1864	Batiscan, Que.	97 6	22 0	8 6	130	Daniel Sterling, Hamilton, Ont.	
85,511	Aileen	Toronto	Yacht	1882	Toronto, Ont.	65 0	11 8	8 3	25	Robt. Myles, Toronto, Ont.	
36,205	Aim Well	Halifax	Schr—Glt	1859	Port Piswick, N.S	55 8	16 9	7 4	36	Leonard Bayers, Port Piswick, N.S.	
38,485	Ajax	Arichat	do	1867	River Bourgeois, N.S	61 1	18 1	8 3	40	Wm. Martel, Petit de Grat, C.B.	
64,964	Alabama	Quebec	do	1871	St. Alexis, Que	53 5	16 4	7 1	37	Wm. Luce, Jersey.	
64,970	Alabama	do	Barge	1871	Grand Bay, Saguenay.	100 2	21 6	8 5	151	John Torrance, Montreal.	
74,395	Alarm	Toronto	Yacht	1874	Goderich, Ont.	54 0	14 0	5 5	23	Joseph Adamson, Toronto, Ont.	
61,306	Alarm	Victoria	Sloop	1860	Victoria, B.C.	35 0	12 6	4 2	15	Henry Saunders, Victoria, B.C.	

77,897	Alaska	Sackville	Schr—Glt	1884	Sackville, N.B	94 0	29 9	8 5	118	Thos. Egan, Sackville, N.B.	Classed American Record.
94,783	Alaska	Lunenburg	do	1889	Lunenburg, N.S	76 3	23 5	9 2	87	Benjamin Anderson, Lunenburg, N.S.	
64,512	Alba	Arichat	do	1874	St. John, N.B	87 4	26 3	9 4	157	John D. Hayes, Holbrook, Eng.	
85,974	Alba	St- John, N.B	do	1882	Waterborough, N.B.	83 4	27 0	7 2	92	John G. Walter, River Hebert, N.S.	
100,243	Alba	Halifax	Sloop	1894	Shelburne, N.S	36 5	9 3	3 8	5	James Fraser, Halifax, N.S.	
74,380	Albacore	Bowmanville	Schr—Glt	1877	Port Dalhousie, Ont.	136 5	26 3	11 4	327	Wm. Cann, Bowmanville, Ont.	
85,777	Albani	Montreal	Sloop	1885	Yamaska, Que	107 5	22 6	7 4	158	H. F. Cummings, Cornwall, Ont.	
88,428	Albania	St. John, N.B	Ship—3 m	1884	St. John, N.B	204 7	39 5	24 2	1438	J. F. and Charles E. Taylor, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
75,633	Albatross	St. Catharines	Schr—Glt	1871	Port Dalhousie, Ont.	136 6	26 3	11 9	317	Geo. Houston, Port Dalhousie, Ont.	
85,501	Albatross	St. John, N.B	Bgtn—Bkglt.	1882	Tynemouth, N.B	139 2	30 3	13 0	400	Schofield & Co., Ltd., St. John, N.B.	do
92,371	Albatross	do	Schr—Glt	1887	Greenwich, N.B	60 3	19 2	5 2	45	Rolla F. Walton, Greenwich, N.B.	
92,766	Albatross	Quebec	do	1889	Ste. Anne de la Pérade.	93 8	24 6	9 0	130	N. E. Angers, Ste. Anne de la Pérade, Que.	
103,081	Albatross	Chatham, N.B	do	1894	Shippegan, N.B	35 3	12 3	5 1	13	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
100,846	Albatross	Lunenburg	do	1894	Mahone Bay, N.S	44 4	15 7	6 4	26	J. F. Zwicker, Mahone Bay, N.S.	
....	Albert	Montreal	Barge	1873	Lévis, Que	110 5	22 6	8 9	191	Montreal Transportation Co.	
100,378	Albert P	Sydney	Schr—Glt	1892	New Harris, C.B	69 5	19 8	7 1	60	Peter Terrio, Arichat, C.B.	
92,495	Alberta	Windsor, N.S	Bktn—Bkglt.	1888	Newport, N.S	157 1	36 1	15 7	610	E. D. Shand, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
100,586	Alberta	Montreal	Sloop	1892	Yamaska, Que	136 2	27 4	11 2	262	J. L. Michaud, Yamaska.	
100,179	Alberta	do	do	1891	Kingston, Ont	163 5	23 2	10 2	314	Montreal Transportation Co.	
100,990	Alberta	Chatham, N.B	Schr—Glt	1890	Caraquet, N.B	36 0	12 2	4 4	11	P. Rive, Caraquet, N.B.	
94,736	Albertina	Windsor, N.S	Bktn—Bqtn	1890	Newport, N.S	157 0	36 5	16 0	654	E. D. Shand, Windsor, N.S.	do
54,227	Alberton	Halifax	Schr—Glt	1866	Cascumpec, P.E.I	53 7	16 5	6 4	29	Michael Wells, Guysboro', N.S.	
92,533	Albina	Montreal	Barge	1887	Sorel, Que	110 9	22 8	8 8	180	Montreal Transportation Co., Montreal.	
37,467	Albion	Liverpool	Schr—Glt	1842	LaHave, N.S	43 4	13 0	6 6	23	Ira Pride, Port Medway, N.S.	
59,678	Albion	Charlottetown	do	1868	Pinette, P.E.I	48 0	15 7	6 4	28	H. C. Murray, Buctouche, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
94,628	Albion	Ottawa	Barge	1888	Rockland, Ont.	110 0	22 8	7 3	148	The Ottawa Transportation Co. Ltd.	
74,284	Alcé	Quebec	do	1875	Yamaska, Que	93 8	22 0	6 1	90	Ephrem Paul, Sorel, Que.	
88,595	Aldine	Yarmouth	Bgtn—Bkglt.	1884	Belliveau Cove, N.S.	131 0	29 5	12 8	344	W. D. Lovitt, Est., Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
69,693	Alert	Digby	Schr—Glt	1883	Meteghan, N.S.	58 3	17 9	7 5	39	S. Eldridge, Sandy Cove, N.S.	
36,784	Alert	Halifax	do	1862	Bermuda	64 5	18 3	8 0	61	George C. Harvey, Halifax, N.S.	
37,536	Alert	Lunenburg	do	1854	LaHave, N.S.	56 1	17 0	7 9	57	John McLean, St. Ann's, C.B.	
35,584	Alert	Chatham, N.B.	do	1858	Buctouche, N.B.	43 2	13 7	5 8	20	H. B. Smith, merchant, Buctouche, N.B.	
80,640	Alert	Yarmouth	do	1877	Jebogue, N.S.	31 5	11 0	4 2	7	Robert K. Rose, Yarmouth, N.S.	
37,400	Alert	Guysboro'	do	1857	Guysboro', N.S.	58 5	18 7	7 6	47	A. N. Whitman, Canso, N.S.	
90,736	Alert	Port Hawkesbury	do	1879	Little Harbour, N.S.	31 6	12 3	4 7	11	Wm. A. Keating, Port Mulgrave, N.S.	
94,823	Alert	Weymouth	do	1889	Gilbert's Cove, N.S.	108 0	26 8	12 0	229	C. A. Bowlby, Port Medway, N.S.	Classed American Record.
94,831	Alert	St. Andrews	do	1879	Green Cove, N.S.	29 0	12 8	6 0	15	Wm. Lamb, Campobello, N.B.	
96,950	Alert	St. John, N.B.	Bk—Bq	1890	Harvey, N.B.	163 3	34 6	13 3	531	J. N. Smith, Coverdale, N.B.	Classed Bureau Veritas.
42,265	Alexander	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1861	Buctouche, N.B	61 8	17 3	7 5	47	Alex. Roxborough, merchant, Richibucto, N.B.	

36,635	Alexander	Quebec	Bk—Bq	1857	Port Dalhousie, Ont.	134 0	26 5	11 0	302	M. P. Hayes, Seaforth, Huron Co.	
38,669	Alexander	Sydney	Bgtn—Bkglt	1867	United States	118 0	27 5	9 7	238	Wm. Thomas, Eco omy, N.S.	
74,046	Alexander	do	Schr—Glt	1877	Little Narrows, C.B.	75 2	22 3	8 3	78	John McDonald, Boularderie, C.B.	
....	Alexander	St. Catharines	do	1857	Port Dalhousie, Ont.	134 0	23 0	11 0	351	Bryce Muir, Port Dalhousie, Ont	
79,920	Alexander Black	Dorchester	Bk—Bq	1891	Harvey, N.B.	165 8	34 9	13 3	575	Alex'r Black, Dorchester, N.B.	Classed Bureau Veritas.
36,474	Alexander Fraser	Lunenburg	Schr—Glt	1852	Lunenburg, N.S.	53 3	17 1	7 0	32	A. Samson, Cape Breton.	
88,515	Alexander Gordon	Sydney	do	1886	North Sydney, C.B.	38 0	10 8	5 4	12	Elijah Moffat, North Sydney, C.B.	
....	Alexina	Montreal	Barge	1873	Lachine, Que.	85 2	22 0	7 0	97	G. Matte, Lachine, Que.	
71,007	Alfarata	Yarmouth	Schr—Glt	1875	Pubnico, N.S.	61 5	19 5	7 6	47	J. Amiro, Pubnico, N.S.	
83,258	Alfred	Digby	do	1883	Granville, N.S.	47 4	16 3	6 5	29	Milton Haines, Freeport, N.S.	
103,178	Alfred	Shelburne	do	1895	Shelburne, N.S.	89 0	23 7	9 5	116	J. A. McGowan, Shelburne, N.S.	
103,343	Alfred	Montreal	Sloop	1895	Yamaska, Que	125 4	26 4	10 8	266	C. Lasalle, Yamaska, Que.	
80,694	Alfred	do	do	1881	do	110 0	22 3	7 7	165	J. Williamson, Grenville, Que.	
....	Alfred	do	Barge	1873	Quebec	100 9	22 7	8 9	190	Jos. Kerr, Farrieres Point, Ont.	
....	Alfred	Kingston	do	1870	Kingston, Ont.	101 0	22 5	6 2	120	F. McCarthy, Prescott, Ont.	
77,577	Alfred Demers	Montreal	Sloop	1878	Three Rivers, Que.	105 0	22 5	7 6	131	The Department of Public Works, Ottawa.	
95,327	Alfred J. Hackett	Owen Sound	Schr—Glt	1884	Wiarton, Ont.	43 0	12 0	4 7	11	H. E. Eby, Wiarton, Ont.	
94,878	Alfred R. Davidson	Montreal	Barge	1885	Whitehall	97 4	17 6	7 0	99	Amédé Mallette, Rigaud, Que.	
46,902	Alfred Taylor	Port Hawkesbury	Schr—Glt	1864	Margaree, C.B.	43 0	14 6	6 0	20	Henry Taylor, Margaree, C.B.	
100,489	Algoma	Lunenburg	do	1892	Dublin Shore, N.S.	62 6	20 8	8 1	56	J. Publicover, Dublin Shore, N.S.	
77,549	Alice	Amherst, N.S.	do	1879	Parrsboro', N.S.	37 0	11 5	4 4	8	B. W. Manning, Amherst, N.S.	
71,303	Alice	Charlottetown	do	1881	Kingston, N.B.	37 0	12 0	4 7	10	Alex. McArthur, Lot 14, P.E.I.	
35,999	Alice	Halifax	do	1852	Bay of Islands, N.S.	46 5	14 5	7 3	22	John Gillam, Port au Basque, Nfld.	
36,004	Alice	do	do	1856	Clam Harbour, N.S.	47 3	16 2	7 0	27	David Bears, Murray Harbour, P.E.I.	
61,432	Alice	Chatham, N.B.	do	1864	Shippegan, N.B.	34 5	11 0	4 5	11	M. Dignard, Tracadie, N.B.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
75,794	Alice	Ottawa	Barge	1878	Ottawa	108 0	22 8	7 6	163	The Ottawa Transportation Co. Ltd.	
50,724	Alice	Quebec	Schr—Glt	1864	Chicoutimi, Que	83 0	20 5	8 6	107	Ephrem Tremblay, Chicoutimi, Que.	
75,612	Alice	Yarmouth	do	1877	Shelburne, N.S.	43 0	15 7	6 8	17	Edmund Trask, Little River, N.S.	
64,626	Alice	Parrsboro'	do	1872	St. Martin's, N.B.	66 0	21 0	6 6	54	W. F. Conlon, Parrsboro', N.S.	
90,866	Alice	Halifax	do	1885	LaHave, N.S.	36 0	11 4	4 4	12	Jas. Morash, West Dover, N.S.	
92,776	Alice	New Westminster	Sloop	....	Mud Bay, B.C	32 6	10 5	3 0	9	Donald Urquhart, Vancouver, B.C.	
103,440	Alice	Ottawa	Barge	1890	Buckingham, Que	68 4	14 9	3 4	30	O. M. Harris, Buckingham, Que.	
100,382	Alice	Sydney	Schr	unk	Newfoundland	37 6	12 0	5 3	10	Wm. Hunt, Sydney, C.B.	
100,561	Alice	do	Barge	1894	Lunenburg, N.S	120 7	25 8	12 9	248	Dominion Coal Co., Ltd., Glace Bay, C.B.	
100,712	Alice	Montreal	Sloop	1893	Yamaska, Que	109 6	22 9	9 6	186	J. N. Fulton, Montreal.	
100,984	Alice	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1888	Caraquet, N.B.	35 0	12 5	4 8	11	C. DeGruchy, Caraquet, N.B.	
66,931	Alice Ada	St. John, N.B.	Bgtn—Bkglt	1873	Port Elgin, N.B.	121 0	28 8	12 2	293	J. W. Scammell, New York, U.S	
72,167	Alice Bradshaw	Windsor, N.S.	do	1875	Kempt, Hants Co., N.S.	116 0	28 8	12 5	293	Ed. E. Hutchings, New York.	Classed American Record.
74,085	Alice Butt	Halifax	Schr—Glt	1876	Bay St. George, Nfld	50 0	18 3	7 6	39	Nathaniel Butt, Bay St. George, Nfld.	

85,375	Alice E. L.	Halifax	do	1882	Moser's River, N.S.	63 4	20 9	7 7	58	Alexander F. Smith, Moser's River, N.S.	
....	Alice Grover	Napanee	Bgtn—Bkglt	1856	Napanee, Ont.	111 4	21 5	10 1	206	G. H. Wyatt, Toronto, Ont.	
80,372	Alice Holmes	Parrsboro'	Schr—Glt	1881	Parrsboro', N.S.	33 0	11 9	4 7	7	John Dosson, St. John, N.B.	
80,805	Alice M. Claridge	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1880	Newport, Hants Co., N.S.	192 2	39 0	23 4	1129	W. H. Mosher, Newport, N.S.	Classed Bureau Veritas.
92,487	Alice Maud	do	Schr—Glt	1887	Grand Manan, N.B.	32 0	11 0	6 0	12	John F. Paul, Cornwallis, N.S.	
64,550	Alice Maud	St. John, N. B.	do	1871	St. John, N.B.	43 0	16 4	5 4	25	Wm. Langwith, Minudie, Cumberland Co., N.S.	
96,955	Alice Maud	do	do	1890	Greenwich, N.B.	86 0	27 9	7 5	125	N. C. Scott, St. John, N.B.	
103,279	Alice Maud	Chatham, N.B.	do	1895	Caraquet, N.B.	36 0	12 0	4 4	10	P. Fiotte, Caraquet, N.B.	
88,271	Alice May	St. John, N. B.	do	1884	Musquash, N.B.	35 3	12 5	5 0	10	Addison G. Thompson, Musquash, N.B.	
90,660	Alice May	Yarmouth	do	....	United States.	46 5	15 4	5 7	18	George W. Nickerson, Barrington, N.S.	
88,456	Alice May	Arichat	do	1888	Port Hawkesbury, C.B.	54 1	18 6	6 7	39	Wm. Levesconte, Descousse, C.B.	
42,234	Alice Mills	Annapolis	do	1862	Granville, N.S	64 0	18 5	7 9	49	C. E. Morton, Milton, N.S.	
....	Alice Pacy	Montreal	Barge	1871	Montreal.	115 8	25 0	9 2	240	Miller Jones, Montreal.	
90,719	Alice Phœbe	Halifax	Schr—Glt	1886	Ship Harbour, N.S.	62 0	20 5	9 4	70	Angus Brien, Crapaud, P.E.I.	
74,033	Alice Xebec	Sydney	do	1875	Aspy Bay, C.B.	42 3	13 2	5 2	13	John Burke, Ingonish, C.B.	
77,725	Alice & Nelly	Digby	do	1878	Freeport, N.S.	50 6	17 3	6 2	30	A. F. Thurber, Freeport, N.S.	
100,739	Alida A.	Windsor, N.S	do	1891	Cambridge, N.S.	27 9	9 4	3 4	4	R. J. Skaling, Cambridge, N.S.	
97,194	Alika	Chatham, N.B.	do	1894	Shippegan, N.B.	37 5	12 2	4 6	12	L. Paulin, Shippegan, N.B.	
100,620	Alina	Shelburne	do	1894	Sable River, N.S.	79 7	22 4	8 8	96	Churchill Locke, Lockeport, N.S.	
71,248	Alina	Montreal	Sloop	1876	St. David, Que.	72 0	22 2	5 0	58	J. Bibaud, St. Thomas, Que.	
100,857	Alix	Quebec	Schr—Glt	1893	Montmagny, Que.	32 8	12 8	5 6	13	R. Lesperance, Montmagny, Que.	
61,973	Allegro	Halifax	do	1855	New Dublin, N.S.	58 0	18 6	7 6	36	John McDonald, Little Harbour, N.S.	
100,079	Allen A. McIntyre	St. John, N.B.	do	1891	Perry's Point, N.B.	121 9	28 6	9 2	200	Peter McIntyre, St. John, N.B.	Classed American Record.
74,410	Alliance	Chatham, N.B.	Bgtn—Bkglt	1877	Shippegan, N.B.	90 0	19 5	11 4	99	Geo. M. Luce, Jersey.	
78,034	Alliance	Chatham, Ont.	Schr—Glt	1867	Port Dover, Ont.	47 0	16 8	5 0	33	Arnold Winegarden, Chatham, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Prefondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
36,176	Alliance	Liverpool	Schr—Glt	1858	Petite Rivière, N.S.	56 2	17 9	7 5	39	C. H. Inness, Liverpool, N.S.	
100,740	Allie B. Dyer	Windsor, N.S.	do	1886	Salisbury, Mass., U.S	79 2	21 8	8 4	86	Isaac Cook, Harbourville, N.S.	
103,478	Allie I. Algar	Victoria	do	1886	Seattle, U.S.	76 0	25 0	8 5	75	S. Verge, Victoria, B.C.	
35,272	Alligator	St. John, N.B	do	1858	St. Martins, N.B.	36 2	10 6	4 6	12	Peter Connor, Cornwallis, N.S.	
48,034	Alma	Annapolis	do	1863	Clements, N.S	56 0	16 6	7 0	29	Samuel Potter, Clements, N.S.	
34,876	Alma	Halifax	Bk—Bq	1858	Weymouth, N.S.	121 0	29 0	11 9	249	James W. Biglow, Cape Canso, N.S.	
36,487	Alma	Charlottetown	Schr—Glt	1881 / 1860	Lunenburg, N.S.	67 5	21 2	8 4	65	James E. Grant, Charlottetown, P.E.I.	
85,755	Alma	Quebec	do	1882	St. Jean Port Joli	31 2	11 0	4 3	9	Pierre Bernier, Rimouski, Que.	
36,629	Alma	do	do	1855	Saguenay, Que.	74 5	23 0	8 7	98	Thomas Simard, Ha Ha Bay, Chicoutimi, Que.	
46,167	Alma	do	do	1856	L'Islet, Que	50 8	17 0	5 2	27	Prudent Lizotte, Quebec.	
59,844	Alma	do	do	1864	Gentilly, Que.	69 0	21 0	5 2	58	Felix Mailhot, Gentilly, Que.	
73,038	Alma	do	Barge	1866	Batiscan, Que.	71 5	20 0	5 1	48	P. Carrier, Boucherville, Chambly Co., Que.	
92,554	Alma	Montreal	Sloop	1881	Sorel, Que.	85 3	19 6	4 1	47	J. Daneau, François du Lac, Que.	
94,946	Alma Cook	Halifax	Schr—Glt	1889	Shelburne, N.S.	68 0	21 6	8 0	67	W. Vincent, Bay St. George, Nfld.	

66,039	Alma Maria	Quebec	do	1872	L'Islet, Que	55 0	15 5	5 6	28	Jean François Giasson, L'Islet, Que.	
48,198	Almanda	do	do	1864	St. Thomas, Que	74 0	24 8	9 1	98	Jas. Bergeron, Les Eboulements, Que.	
64,982	Almanda	do	do	1871	Chateau Richer, Que	74 0	20 0	6 7	58	X. Cimon, Bay St. Paul, Que.	
73,972	Almanda	do	do	1876	Les Eboulements, Que.	59 9	19 0	7 9	58	Justineau Bouchard, Malbaie, Que.	
74,266	Almanda	do	do	1876	Cap St. Ignace, Que.	60 5	19 0	6 6	41	Joseph Chartier, Cacouna, Que.	
38,160	Almira	St. Andrews	do	1861	Plymouth, N.S	50 0	14 1	6 8	34	I. D. Harvey, Grand Manan, N.B.	
37,335	Alna	Yarmouth	do	1861	United States	53 2	14 4	6 3	30	S. Calhoon, Canso, N.S.	
88,598	Alph B. Parker	St. John, N.B	do	1885	Tusket Wedge, N.S.	63 6	19 1	6 7	39	H. Outhouse, Tiverton, N.S.	
77,544	Alpha	Arichat	do	1878	Wallace, N.S	58 2	19 0	6 9	42	Wm. LeVesconte, Descousse, N.S.	
61,625	Alpha	Halifax	do	1578	Isaac Harbour, N.S.	46 6	15 2	6 2	18	C. A. Shatford, Chester Basin, N.S.	
66,380	Alpha	Charlottetown	do	1873	North Lake, King's Co., P.E.I.	47 2	15 7	6 0	26	John Stewart, Charlottetown, P.E.I.	
100,500	Alpha	Victoria	Scow—Chd	1890	Victoria, B.C	66 0	22 4	4 2	44	E. C. Baker, Victoria, B.C.	
100,364	Alphonse Pierre	Quebec	Schr—Glt	1891	Bon Desir, Que	52 6	17 0	5 8	29	X. Simard, Bon Desir, Que.	
64,034	Alphratta	Digby	do	1873	Port Gilbert, N.S	76 6	21 4	8 3	86	Robert H. Warner, Plympton, N.S.	
77,899	Althaea	Quebec	do	1886	Botsford, N.B	61 3	21 0	8 4	56	T. Ahier, Shippegan, N.S.	
97,175	Altona	Windsor, N.S.	Bktn—Bgnt	1890	Parrsboro', N.S	149 4	34 7	12 9	491	Thos. A. Masters, Hantsport, N.S.	Classed Bureau Veritas & American Record.
100,617	Altona	Shelburne	Schr—Glt	1894	Sable River, N.S	47 1	16 2	7 2	28	A. Lowansbury, Little Harbour, N.S.	
94,812	Alzora	Windsor, Ont	Scow—Chd	1890	Belle River, Ont	65 0	18 0	3 8	43	Peter Dumond, Belle River, Ont.	
90,426	Amanda	Barrington	Schr—Glt	1886	Shelburne, N.S	58 6	17 7	6 8	38	Isaac Nickerson, Barrington, N.S.	
83,278	Amanda	Maitland	Bk—Bq	1883	Noël, N.S	184 0	37 7	21 3	1073	Osmond, O'Brien, Noël, N.S.	
92,374	Amanda S	St. John, N.B	Schr—Glt	1887	Kingston, N.B	54 3	17 9	4 8	24	W. C. Derry, Dover, N.B.	
74,270	Amarilda	Quebec	do	1876	St. Luce, Que	45 9	14 9	5 8	24	Pierre Bernier, St. Cecile du Bic, Que.	
100,810	Amateur	Victoria	do	1892	Seattle, U.S	43 5	15 3	5 9	18	C. Gipson, Nitinat, B.C.	
83,176	Amazon	Lunenburg	do	1882	Lunenburg, N.S	70 6	23 3	8 5	73	J. Eastman, Cape Ray, Nfld.	
42,436	Amelia	Gaspé	do	1872	Esquimaux Pt., Que.	57 5	19 0	8 6	50	Paul Cormier, Esquimaux Pt., Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
97,196	Amelia	Montreal	Sloop	1890	Yamaska, Que	104 3	22 9	7 1	108	O. Desrosiers, Yamaska, Que.	
36,797	Amelia	Quebec	Schr—Glt	1859	Prince Ed. Island	60 0	20 0	8 3	63	W. J. M. Hannington, Westmoreland, N.B.	
55,934	Amelia	do	do	1867	St. André, Que	85 0	23 0	10 4	118	David Desjardins, St. André, Que.	
94,892	Americo	New Westminster.	Sloop	1887	New Westminster	48 0	14 3	3 3	32	Bernard Buck, Vancouver, B.C.	
46,476	Amiel Corkum	Lunenburg	Schr—Glt	1880	La Have, N.S	62 6	19 6	7 6	53	Wm. A. Conrad, Halifax, N.S.	
66,242	Amorette	Charlottetown	do	1871	Georgetown, P.E.I	43 0	14 0	5 9	18	Wm. McLure, Pictou, N.S.	
59,372	Amos M. Holt	Digby	do	1876	New Brunswick	53 0	19 3	6 0	33	David R. Graves, Granville, N.S.	
79,996	Amy B.	Chatham, N.B	do	1878	Waterborough, Queen's Co., N.B.	74 0	25 5	6 0	60	New Brunswick Trading Co., London, Eng.	
85,544	Amy D.	Parrsboro'	do	1883	Meteghan, N.S.	89 2	21 4	9 0	99	R. Ackman, Parrsboro', N.S.	
85,988	Amy J	St. John, N.B	Wdbt—Bab	1882	Canning, N.B	66 3	24 9	6 6	62	David T. Alexander, Point Wolfe, N.B.	
77,802	Anastasia F	Parrsboro'	Schr—Glt	1879	Moncton, N.B	66 0	21 6	8 0	64	L. Lovely, Parrsboro', N.S.	
33,212	Anastasie	Quebec	do	1855	Bay St. Paul, Que	54 3	15 1	6 5	28	Henry Parker, Rivière du Loup, Que.	
64,988	Andora	do	Schr—Glt	1870	St. André, Que	46 8	15 0	6 5	27	Théod. Charette, Rivière du Loup, Que.	
88,263	Andreta	St. John, N.B	Ship, 3 m	1883	Stocton-on-Tees	253 8	39 0	24 5	1635	C. M. Roberts, Liverpool, Eng.	Classed English Lloyds and Bureau Veritas.

88,610	Angara	Lunenburg	Bgtn—Bkglt.	1884	Bridgewater, N.S.	139 2	33 0	21 2	630	Robert A. Logan, Bridgewater, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
38,511	Ange Dugas	Arichat	Schr—Glt	1852	River Bourgeois, N.S	40 1	11 2	5 5	15	Placide Dugas, River Bourgeois N.S.	
96,739	Angeline	Chatham, N.B.	do	1890	Caraquette, N.B.	37 0	13 0	5 4	14	O. Gionet, Caraquette, N.B.	
36,053	Angélique	Arichat	do	1841	Harbour au Bouche, N.S.	48 1	16 5	7 2	31	Richard McLean, North Sydney, C.B.	
38,360	Angélique	do	do	1857	L'Ardoise, C.B.	43 6	14 1	5 7	16	Marin Paté, L'Ardoise, C.B.	
38,505	Angélique	Halifax	do	1870	River Bourgeois	48 3	15 0	5 8	20	Josiah Spencer, Maria Gut, N.S.	
78,991	Anglesea	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1879	Newport, Hants Co., N.S.	180 0	36 7	21 8	978	And. Gibson, Liverpool, Eng.	Classed Bureau Veritas.
103,071	Anglesea	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1893	Carquette, N.B.	36 2	13 4	5 1	12	H. LeBouthelier, Caraquette, N.B.	
72,265	Anglo-America	St. John, N.B.	Ship—3 m.	1876	Portland, St. John, N.B.	218 9	39 2	24 0	1533	William Roberts, Liverpool, Eng.	do
71,213	Anglo-Saxon	Sarnia	Schr—Glt	1864	Port Dalhousie, Ont.	133 8	26 0	11 3	253	Estate D. D. Calvin, Kingston, Ont.	
....	Anglo-Saxon	Chatham, Ont	do	1864	do	136 0	23 8	11 7	446	J. Dawson, Sombra, Ont.	
97,176	Angola	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1890	Newport, N.S	219 2	41 0	23 9	1552	W. H. Mosher, Newport, N.S.	do
84,483	Angola	Liverpool	Schr—Glt	1883	Jordon Bay, N.S.	82 4	22 2	8 7	94	C. A. Larder, New Ross, N.S.	
85,507	Anita	St. John, N.B	do	1882	Clifton, N.B	87 0	26 1	7 8	122	John M. Taylor, St. John, N.B.	
54,182	Ann	Halifax	Brig—Brk	1865	Hillsboro', P.E.I.	111 4	25 1	13 6	243	Jeffrey McColl, New Glasgow, N.S.	
94,708	Ann Eliza	Digby	Schr—Glt	1860	United States	71 0	21 4	7 3	62	D. & O. Sproul, Digby, N.S.	
69,656	Ann Jane	Quebec	do	1874	Bic, Que	41 4	13 0	5 8	17	Fideline Blouin, St. Jean, Island, of Orleans, Que.	
48,050	Ann L. Taylor	Sydney	Barge	....	Danzig	129 0	26 6	13 0	311	Dominion Coal Co., Ltd., Glace Bay, C.B.	
52,032	Anna	Annapolis	Schr—Glt	1865	Wilmot, N.S.	74 8	24 4	8 9	88	Wm. Y. Foster, Bridgetown, N.S.	
53,583	Anna	Halifax	Bgtn—Bkglt.	1865	Black Rock, N.S.	106 0	26 0	11 9	242	James Crow, Truro, N.S.	
69,579	Anna	Quebec	Schr—Glt	1865	Chicoutimi, Que	40 5	13 5	5 5	18	Mrs. H. Brassard, Malbaie, Que.	
92,419	Anna	Chatham, N.B.	do	1889	Shippegan, N.B.	34 7	12 2	5 0	12	Dosithe Chiasson, Shippegan, N.B.	
80,716	Anna	New Carlisle	do	1880	Miramichi, N.B.	33 9	10 6	5 9	10	Robert Rivers, Miscou, N.B.	
103,073	Anna	Chatham, N.B.	do	1892	Shippegan, N.B.	35 2	12 8	5 0	11	W. S. Loggie, Chatham, N.B.	
103,244	Anna	Montreal	Sloop	1890	Yamaska, Que	93 0	21 4	5 6	76	P. Letendre, Yamaska, Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft, 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
100,137	Anna B	Winnipeg	Barge	1892	Rat Portage, Ont.	43 2	22 2	5 1	14	Angus McKinnon, Rat Portage Ont.	
57,171	Anna Bell	St. Andrews	Schr—Glt	1867	Cornwallis, King's Co., N.S.	43 0	13 9	6 3	19	Wm. Stinson, Pisarinco, St. John Co., N.B.	
59,956	Anna Craig	Quebec	do	1870	Quebec	129 0	26 2	11 0	260	John McArthur, jun., Toronto.	
77,772	Anna E. Foster	Goderich	do	1877	Sheboygan. Ont.	66 0	17 0	6 6	39	W. Foster, Owen Sound, Ont.	
103,275	Anna Helen	Chatham, N.B.	do	1894	Tracadie, N.B	38 5	12 5	5 0	12	C. C. Turner, Tracadie, N.B.	
80,093	Anna K	St. John, N.B.	do	1881	Greenwich, N.B	40 4	13 3	5 8	14	Albert E. Spicer, Harborville, Kings Co., N.S.	
37,306	Anna Lenora	Digby	do	1856	Port Gilbert, N.S.	67 9	24 0	8 7	73	Henry L. Mallett, Port Gilbert, N.S.	
103,453	Anna Maud	Arichat	do	1892	Georgetown, P.E.I.	34 2	13 7	4 6	10	R. H. Munro, Whitehaven.	
37,319	Anna Miller	Digby	do	1856	Annapolis, N.S.	73 0	20 0	9 3	94	George Ogilvie, Annapolis, N.S.	
88,511	Annabell	Sydney	do	1884	Ingonish, C.B	33 7	13 8	6 0	11	George H. Murray, North Sydney, C.B.	
72,572	Annandale	Kingston	do	1879	Port Dalhousie, Ont.	118 8	24 9	9 1	180	Frank W. Master, Deseronto, Ont.	
88,275	Annawan	St. Andrews	do	....	Lincoln, Maine, U.S	38 0	11 7	5 0	16	Robert T. Cross, Pennfield, N.B	
54,104	Anne C. Brown	Halifax	do	1866	Shelburne, N.S.	69 0	20 6	8 5	58	David McAlmon, Richibucto, N.B.	
80,768	Anne Prudence	Quebec	do	1881	Cap St. Ignace, Que.	41 5	14 7	6 2	24	Louis Mercier, Quebec.	

92,759	Annette	Quebec	do	1889	Anse St. Jean, Que.	42 0	15 0	6 4	21	M. Blais, Labrador.	
......	Annexation	Goderich	do	1850	Goderich, Ont	76 0	18 0	7 8	91	James O'Brien, Wolfe Island. Ont.	
72,081	Annie	Chatham, N.B	do	1875	Richibucto, N.B	41 3	13 8	4 7	13	John P. Brennan, Alberton, P.E.I.	
71,106	Annie	Chatham, Ont	do	1877	Snow Creek, Ont	55 4	16 0	4 4	30	F. Dumas, Dover East, Ont.	
57,260	Annie	Halifax	do	1867	La Have, N.S	70 0	22 0	8 8	68	Edward LeBlanc, West Arichat, N.S.	
88,219	Annie	do	do	1874	Lunenburg, N.S	41 0	13 2	5 5	14	George H. Graham, Three Fathoms Harbour. N.S.	
38,745	Annie	Chatham, N.B	do	1867	Kouchibougac, N.B.	41 0	12 5	5 2	17	T. Redmond, Gleneleg, N.B.	
69,956	Annie	Port Hawkesbury.	do	1874	Margaree, C.B	38 0	14 0	6 0	19	Hector K. McLean, Margaree, C.B.	
80,886	Annie	St. Andrews	do	1881	St. Andrews, N.B.	68 0	18 1	6 2	41	William Glass, St. Andrews, N.B.	
50,565	Annie	St. John, N.B	Bk—Bq	1864	Moncton, N.B	115 0	29 0	18 2	428	John Punton, New York, U.S.	
83,030	Annie	Wallaceburg	Barge	1883	Dresden, Ont	96 0	24 0	4 7	70	W. S. McLean, Wallaceburg, Ont.	
75,888	Annie	Yarmouth	Schr—Glt	1880	Pictou, N.S	43 3	16 4	5 6	22	Edith M. Taylor, Joggins, N.S.	
......	Annie	Montreal	Barge	1869	Williamstown.	121 1	22 9	7 6	185	A. Lavallée, Montreal.	
92,699	Annie	Winnipeg	do	1889	Norman, Ont	59 0	14 4	5 7	30	Douglas C. Cameron, Norman, Ont.	
94,897	Annie	New Westminster.	Sloop	1889	Vancouver, B.C	31 0	10 0	5 0	9	Emma L. Spring, Victoria, B.C.	
103,061	Annie	Yarmouth	Schr—Glt	1895	Salmon River, N.S.	77 6	25 0	6 5	71	Alf. Perry, Salmon River, N.S	
83,084	Annie A	Port Hawkesbury.	do	1881	Whycocomagh, C.B.	40 0	14 0	5 0	21	Duncan Campbell, Whycocomagh, B.C.	
103,027	Annie Blanche	Parrsboro'	do	1895	Parrsboro', N.S	68 7	22 3	7 1	68	J. W. Randall, Parrsboro', N.S.	
72,978	Annie Coggins	Digby	do	1876	Freeport, N.S	67 7	18 0	8 4	22	David Hayden, Granville, N.S.	
71,261	Annie Cuthbert	Cobourg	Sloop	1874	Cobourg, Ont	55 4	17 4	7 2	36	C. D. A. Heath, Hamilton, Ont.	
80,627	Annie D	Yarmouth	Schr—Glt	1882	Pubnico, N.S	72 8	23 0	7 9	70	George D'Entremont, Pubnico, N.S.	
90,731	Annie E. Paint	Victoria	do	1885	Port Hawkesbury, C.B.	77 0	24 1	9 2	82	John G. Cox, Victoria, B.C.	
79,916	Annie E. Wright	Dorchester	Ship—3 m	1885	Harvey, N.B	237 9	43 0	24 2	1763	J. Nelson Smith, Coverdale, N.B.	Classed Bureau Veritas.
90,487	Annie Eliza	Halifax	Schr—Glt	1880	Jeddore, N.S	35 3	14 3	5 6	14	Arthur Day, Jeddore, N.S.	
85,654	Annie F	do	do	1883	St. Margaret's Bay, N.S.	41 0	15 5	5 8	20	John Johnson, St. Margaret's Bay, N.S.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Continued.*

Official number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,389	Annie F.	Sydney	Schr—Glt	1895	Main-à-Dien, C.B.	37 4	13 2	5 2	13	John Farrell, Main-à-dieu, C.B	
83,285	Annie Falconer	Kingston	do	1867	Kingston, Ont.	108 0	24 3	9 0	175	T. F. Taylor, Kingston, Ont.	
92,506	Annie G.	St. Andrews	do	1876	West Isles, N.B.	30 0	10 9	6 3	10	Stephen Mitchell, Campobello, N.B.	
79,917	Annie G.	Yarmouth	do	1886	Dorchester, N.B.	86 8	27 5	7 3	99	A. W. Blauvelt, Tusket, N.S.	
75,827	Annie G.	Halifax.	do	1878	Indian Harbour, N.S	58 8	18 5	8 0	38	J. Rogers, Fortune, Nfld.	
85,981	Annie Gale.	St. John, N.B.	do	1882	Waterboro', N.B.	77 8	26 4	7 0	97	John Wolf, River Hebert, N.S.	
85,502	Annie Harper.	do	do	1882	Chipman, N.B.	80 0	26 5	7 4	93	John P. Maloney, St. John, N.B.	
75,600	Annie J. Marshall.	Digby	Bk—Bq	1877	Bear River, N.S	181 0	36 5	22 4	1057	Alpheus Marshall, Bear River, N.S.	
57,673	Annie L.	Halifax	Schr—Glt	1868	Sheet Harbour, N.S.	73 5	22 0	9 3	87	Edward Leary, Newdiquoddy, N.S.	
100,063	Annie Laura	St. John, N.B.	do	1891	Douglas Harbour, N.B.	78 0	27 3	7 2	99	R. LeB. Palmer, Canning, N.B.	
38,521	Annie Laurie	Arichat.	do	1847	Essex, U.S	64 6	17 6	8 0	54	Chas. Stewart, Fourche, C.B.	
74,031	Annie Linwood	Sydney	do	1875	Aspy Bay, C.B.	37 5	13 3	5 2	13	Wm. Gwinn, Aspy Bay, C.B.	
61,595	Annie Lousia	Barrington	do	1876	Jordan River, N.S.	56 6	20 0	7 5	40	Placide Crispo, Harbour au Bouche, N.S.	
100,960	Annie M.	Chatham, N.B.	do	1890	Shippegan, N.S	36 2	12 3	4 8	11	W. S. Loggie, Chatham, N.B.	

80,647	Annie M. Bell.....	Yarmouth	do	1883	Pubnico, N.S... ...	71 0	21 3	8 1	64	Léon V. Amiro, Pubnico, N.S.	
71,025	Annie M. Law.... .	Quebec..... . ..	Ship—3 m....	1875	Argyle, N.S	185 0	36 6	23 6	1124	Richard Turner, Quebec.......	Classed Bureau Veritas.
94,696	Annie M. Sproul....	Digby...........	Schr—Glt ..	1878	United States.......	75 0	20 7	7 6	70	John W. Sproul et al, Digby, N.S.	
59,172	Annie McNairn.....	Halifax...........	do	1868	Buctouche, N.B....	128 6	30 7	12 8	368	Geo. E. Franklyn, Halifax, N.S.	
83,413	Annie Minnis.	Port Hope..... .	do	1867	Portsmouth, Ont....	101 9	24 9	8 6	155	W. H. Braund, Port Hope, Ont.	
....	Annie Mulvey......	Toronto	do	1867	St. Catharines, Ont..	123 5	25 5	11 0	295	William Hall, Toronto, Ont...	
54,475	Annie Olive	St. John, N.B....	Wdbt—Bàb...	1867	Grand Lake, Queen's Co., N.B.	73 5	24 4	6 6	72	Jos. W. Belyea, Greenwich, N.B.	
100,512	Annie Pearl........	Parrsboro'........	Schr—Glt	1892	Parrsboro', N.S.....	56 2	17 8	6 4	40	W. S. Downey, Joggins, N.S..	
80,985	Annie Roy..........	Guysboro'	do	1883	Guysboro', N.S......	77 5	23 6	8 8	90	George E. Jost, Guysboro, N.S.	
90,495	Annie S............	Halifax....	do	1885	Ship Harbour, N.S..	49 3	17 6	7 0	34	Benjamin Keating, Ship Harbour, N.S.	
74,049	Annie S. Christie....	Sydney..	do	1877	Bras d'Or, C.B......	45 5	16 6	6 4	22	J. H. Christie, Bras d'Or, C.B.	
90,622	Annie T. McKie ...	Charlottetown . ..	do	1884	New London, P.E.I.	69 0	21 0	9 0	68	James Cameron, Pictou, N.S..	
80,992	Annie W....... ...	Guysboro'	do	1883	Wine Harbour, N.S.	37 5	11 0	4 4	10	Elijah Walters, Wine Harbour, N.S.	
97,048	Annie and Lizzie....	St. John, N.B....	do	1891	Port Matoun, N.S ..	53 0	17 8	7 0	39	H. Outhouse, Tiverton, N.S...	
90,655	Annina.............	Yarmouth.	do ...	1886	Eel Brook, N.S......	40 4	13 0	4 3	11	Hilaire Bourque, Eel Brook, N.S.	
64,720	Antelope...........	Port Hawkesbury.	do	1874	Margaree, C.B. ...	48 5	16 0	6 0	24	Geo. D. McLeod, Broad Cove, C.B.	
75,641	Antelope...........	St. Catharines	Bk—Bq	1873	Port Dalhousie, Ont.	138 6	26 3	11 4	334	Wm. Muir, Port Dalhousie, Ont.	
....	Antelope........ ...	Hamilton.........	Schr—Glt	1854	Port Robinson, Ont..	106 5	19 7	9 7	180	Joseph Glass, Sarnia, Ont......	
88,412	Anthem	St. John, N.B....	Wdbt—Bàb...	1884	Greenwich, N.B	48 6	17 0	5 1	24	W. McVicar, St. George, N.B.	
94,728	Antigua............	Windsor, N.S. ..	Bktn—Bkglt..	1889	Newport, N.S.......	165 6	36 7	16 0	735	H. H. Greeno, Cheverie, N.S..	do
96,948	Antilla.............	St. John, N.B....	do ..	1890	Moss Glen, N.B	145 8	33 3	12 7	442	R. C. Elkin, St. John, N.B....	do
53,820	Appolinaire....	Quebec.	Schr—Glt	1865	St. Antoine, Que ...	63 5	21 4	6 8	56	Delphis LeBœuf, St. Jean Deschaillons, Que.	
38,498	Appoline...........	Arichat.	do	1868	River Inhabitants, C.B.	51 8	18 9	8 1	40	C. D. Terrio, Arichat, N.S....	
100,671	April	Vancouver	Scow.	1888	Vancouver, B.C.....	80 8	23 2	6 2	96	Union Steamship Co., Limited, Vancouver, B.C.	
92,474	Aquila	Charlottetown	Bgtn—Bkglt..	1888	Georgetown, P.E.I..	92 8	24 6	10 7	150	Wm. Seneabaugh, Georgetown, P.E.I.	Classed American Record.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official number. Numéro matricule.	Name of Ship — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft, 10ths	Ft, 10ths	Ft, 10ths			
71,205	Arab	Montreal	Barge	1876	Montreal	122 9	26 9	7 5	204	D. Anderson, Montreal	
41,796	Arabecca	Pugwash	Schr—Glt	1858	Tidnish, N.S.	37 6	10 7	5 3	11	John McEachern, Arichat, N.S.	
100,987	Arabi	Chatham, N.B.	do	1890	Shippegan, N.B.	34 6	13 1	4 8	12	P. Rive, Caraquet, N.B.	
....	Arabian	Montreal	Barge	1865	Yamaska, Que	76 3	20 9	5 5	61	Narcisse Forcier, St. Aimé, Que.	
38,355	Arbutus	Arichat	Schr—Glt	1852	Essex, U.S.	64 0	19 0	7 0	46	Saml. Lawrence, Margaree, C.B.	
88,420	Arbutus	St. John, N.B	Bgtn—Bkglt	1884	St. John, N.B.	134 0	30 2	13 0	386	Herbet J. Olive, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
100,472	Arcana	Lunenburg	Schr—Glt	1892	Lunenburg, N.S.	78 5	24 1	9 0	87	A. Knickle, Lunenburg, N.S.	
64,560	Arcilla	Annapolis	do	1871	Cambridge, Queen's Co., N.B.	81 9	25 0	8 9	95	Israel Lettenay, Granville, N.S.	
54,154	Arcola	Port Hawkesbury	do	1859	Essex, Massachusetts, U.S.	59 0	17 3	6 7	37	E. P. Flynn, Arichat, N.S.	
35,699	Arctic	Halifax	Bgtn—Bkglt	1850	Shelburne, N.S.	71 1	20 3	10 5	91	Edward Vigneau, Three Rivers, Que.	
....	Arctic	St. Catharines	Schr—Glt	1858	Port Dalhousie, Ont.	130 0	21 0	8 2	172	John Sidley, Belleville, Ont.	
97,094	Arctic	Lunenburg	do	1890	Lunenburg, N.S.	90 4	25 5	10 3	147	S. W. Oxner, Lunenburg, N.S.	Classed American Record.
100,612	Ardella	Shelburne	do	1892	Sand Point, N.S.	27 6	12 0	5 6	10	John Belong, Green Harbour, N.S.	
69,143	Arequipa	Arichat	do	1875	New Dublin, N.S.	51 5	17 5	7 0	36	Philip Gruchy, D'Escousse, N.S.	

94,861	Argenta	Parrsboro	Bk—Bq	1890	Eatonville, N.S.	156 0	33 0	18 3	588	Lauchlan McKay, New York, U.S.	
92,682	Argentina	Pictou, N.S.	Bgtn—Bkglt	1890	River John, N.S	155 7	38 1	15 3	583	D. Sutherland, Pictou, N.S.	Classed Bureau Veritas.
103,085	Argentina	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1894	Caraquet, N.B.	37 4	13 3	5 0	12	Vetal Lanteigne, Caraquet, N.B.	
96,831	Argo	Lunenburg	do	1890	La Have, N.S	58 0	17 6	7 4	42	Geo. A. Parker, Lunenburg, N.S.	
94,778	Argosy	do	do	1888	Lunenburg, N.S.	73 5	23 5	9 0	84	Chas. Smith, Lunenburg, N.S.	
83,478	Argyle	St. Andrews	do	1888	Argyle, N.S.	34 4	11 0	5 0	10	Andrew Magee, St. George, N.B.	
....	Argyle Lass	Kingston	Sloop.	1869	Kingston, Ont.	77 2	16 2	4 2	33	John Tuttle, Stonnington, Ont.	
85,975	Argyll	St. John, N.B	Bgtn—Bkglt	1882	Harvey, N.B.	119 2	29 9	12 1	299	Gains S. Turner, Harvey, N.B.	
57,710	Ariel	Halifax	do	1868	Barrington, N.S.	101 7	24 0	10 9	170	Patrick Foley, Charlottetown, P.E.I.	
80,045	Ariel	Victoria	Schr—Glt	1880	St. John, N.B.	72 5	25 4	7 3	91	J. Boscowitz, Victoria, B.C.	
88,612	Ariel	do	do	1884	Bridgewater, N.S.	70 5	22 5	8 4	74	H. F. Bishop, Victoria, B.C.	
....	Ariel	Port Hope	do	1867	Quebec.	111 0	25 2	8 7	162	D. C. Strong, Goderich, Ont.	
90,870	Arietis	Victoria	do	1887	Lunenburg, N.S	77 6	23 5	8 8	86	Wm. Munsie, Victoria, B.C.	
88,313	Arinda	Quebec	Sloop.	1885	St. Thomas, Que.	50 8	17 0	4 6	23	Hamilton Powder Co., Montreal	
85,756	Aristile	do	Schr—Glt	1883	Natashquan	40 8	15 2	6 1	19	P. Vézina, St. Michel, Que	
83,307	Arizona	Liverpool	do	1883	Port Medway, N.S.	84 0	25 0	9 8	99	D. McKay, Bridgewater, N.S.	
85,983	Arizona	St. John, N.B.	Bk—Bq	1882	St. John, N.B	183 9	36 5	22 4	1085	J. F. and Charles E. Taylor, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
71,030	Arizona	Yarmouth	Schr—Glt	1876	Pubnico, N.S.	81 9	22 6	8 8	85	Louis D'Entremont, Pubnico, N.S.	
90,739	Arizona	Port Hawkesbury	do	1857	Essex, Mass., U.S.	65 0	18 8	7 2	49	J. Roberts, Gaspé, Que.	
72,957	Ark	St. Catharines	do	1875	Dalhousie, Ont.	175 6	35 6	10 4	521	Wm. Muir, Port Dalhousie, Ont.	
90,450	Ark	Winnipeg	Barge	1885	Rat Portage, Ont.	45 0	14 0	2 9	48	Patrick Nester, Rat Portage, Ont.	
64,957	Arlina	Quebec.	do	1871	Grondines, Que.	89 4	23 0	8 6	116	Thos. Frenette, Portneuf, Que.	
52,464	Arline	do	do	1864	Ste. Anne de la Pérade, Que.	70 0	22 0	7 0	70	Elzéar Gagné, Les Eboulements, Que.	
37,614	Armada	Lunenburg	Schr—Glt	1858	Port Medway, N.S.	60 7	19 5	7 8	45	Benjamin Wentzel, La Have, N.S.	
90,844	Armada	Guysboro'	do	1890	Coddle's Harbour, N.S.	45 3	17 4	6 5	25	George Selig, Port Medway, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,587	Armand	Montreal	Sloop.	1892	Yamaska, Que	131 6	27 9	11 2	256	J. Larivierre, Yamaska	
83,339	Armenia	Ottawa	Barge	1881	Ottawa	110 0	22 2	7 6	142	The Ottawa Transportation Co.	
80,025	Armenia	St. John, N.B.	Bk—Bq	1880	St. John, N.B.	183 5	36 5	22 4	1097	J. F. and Charles E. Taylor, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
92.407	Armenia	Chatham, N.B.	do	1875	Savona, Italy	152 3	32 5	21 2	671	E. Hutchison, Douglastown, N.B.	Classed American Record.
36,508	Arno	Liverpool	Schr—Glt	1860	Petite Rivière, N.S.	46 0	16 7	6 1	23	J. E. Sperry, Petite Rivière, N.S.	
80,683	Arno	Ottawa	Barge	1881	Montreal	111 9	22 6	7 0	152	Ottawa Transportation Co., Ltd., Ottawa.	
35,242	Arno	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1857	Long Reach, King's Co., N.B.	63 6	19 8	4 5	56	Peter D. Spragg, Springfield, N.B.	
97,190	Arona	Windsor, N.S.	Schr—Glt	1891	Newport, N.S.	159 7	35 0	12 9	532	E. D. Shand, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas & American Record.
36,165	Arrival	Halifax.	do	1850	Placentia Bay, Nfld.	49 8	14 9	6 9	28	Nicholas Murphy, Port Hood, N.S.	
85,694	Arrow	Chatham, NB.	do	1883	Bathurst, N.B.	41 4	13 2	5 0	14	Timothy Daley, Bathurst, N.B.	
46,478	Arrow	Lunenburg	do	1864	Mahone Bay, N.S.	52 0	17 5	6 7	27	Jas. Young, Codroy, Nfld.	
38,151	Arrow	Yarmouth	do	1854	Argyle, N.S.	46 0	13 9	6 5	33	J. Bourque, Pubnico, N.S.	
83,170	Arthur.	Sydney	do	1888	LaHave, N.S.	85 4	24 4	10 0	99	Chas. Archibald, Halifax, N.S.	
37,082	Arthur.	Quebec	do	1860	St. Thomas, Que.	37 4	10 7	4 8	14	Onésime Talbot, St. Thomas, Que.	

100,356	Arthur	Quebec	Sloop	1888	Bay St. Paul, Que.	62 4	19 2	5 3	41	T. Bouchard, Bay St. Paul, Que.	
71,032	Arthur	Yarmouth	Schr—Glt	1876	Meteghan, N.S.	47 5	16 7	5 7	21	George E. German, Meteghan, N.S.	
96,947	Arthur M. Gibson	St. John, N.B.	do	1890	Gibson, N.B.	131 0	31 5	11 0	296	John Gibson, Marysville, N.B	Classed Bureau Veritas.
85,299	Arthur P.	Montreal	Barge	1882	Sorel, Que.	116 5	24 3	8 7	181	Prosper Laplante, Lachine	
80,086	Artisan	St. John, N.B.	Bk—Bq	1881	St. John, N.B.	189 6	37 7	22 4	1083	Robert, Jr., & John H. Thomson, St. John, N.B.	do
80,044	Ashlow	do	do	1880	St. Martin's, N.B.	147 7	32 3	18 6	639	Oliver Emery, St. John, N.B.	do
75,870	Ashton	Weymouth	Schr—Glt	1881	Weymouth, N.S.	78 0	24 0	8 8	92	Joseph S. McNeill, Barton, Digby Co., N.S.	
85,599	Asia	St. John, N.B.	Ship—3 m	1883	St. John, N.B.	201 3	38 8	24 0	1398	J. F. and Charles E. Taylor, St. John, N.B.	do
92,363	Assyria	do	Bk—Bq	1887	do	189 1	36 7	22 5	1098	Taylor Bros., St. John, N.B.	
80,991	Atalanta	Guysboro'	Schr—Glt	1884	Isaac's Harbour, N.S	79 4	24 2	9 5	96	S. Sweet, Isaac's Harbour, N.S.	
41,771	Atalia	do	do	1858	LaHave, N.S.	50 0	16 8	6 9	34	Thos. H. Peeples, Pirate Harbour, N.S.	
103,372	Athabasca	Winnipeg	Barge	1891	Athabasca Landing, N.W.T.	51 6	12 8	3 1	18	The Hudson Bay Co., London, England.	
92,498	Athena	Windsor, N.S.	Bktn—Bkglt.	1888	Newport, N.S	164 4	36 5	16 1	663	E. D. Shand, Windsor, N.S.	do
90,852	Athlete	Lunenburg	Schr—Glt	1886	Lunenburg, N.S.	73 6	22 8	9 0	78	John B. Young, Lunenburg, N.S.	
83,200	Athlete	Pictou, N.S.	do	1887	Tatamagouche, N.S.	59 5	18 5	7 5	53	Alexander Weatherby, Tatamagouche, N.S.	
100,528	Athlete	Parrsboro'	do	1893	Advocate, N.S.	114 8	29 2	10 4	197	A. C. Elderkin, Advocate, N.S.	do
80,802	Athlon	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1879	Parrsboro' Cumberland Co., N.S.	200 0	40 8	23 7	1308	D. M. Dickie, Halifax, N.S.	
103,495	Athlon	Lunenburg	Schr—Glt	1895	LaHave, N.S.	87 5	23 6	9 4	99	J. N. Rafuse, LaHave, N.S.	
100,107	Athol	Parrsboro'	do	1891	Advocate, N.S.	73 6	24 4	6 5	70	A. C. Elderkin, Advocate, N.S.	
100,170	Atlanta	Lunenburg	do	1892	Lunenburg, N.S.	77 6	23 5	8 9	96	F. Anderson, Lunenburg, N.S.	
71,393	Atlanta	Parrsboro'	do	1877	Parrsboro', N.S.	58 9	17 7	7 0	37	D. H. Fullmore, Five Islands, N.S.	
77,601	Atlas	Lunenburg	do	1878	LaHave, N.S.	64 4	20 0	7 9	52	Simon Naas, Lunenburg, N.S.	
69,695	Atwood	Parrsboro'	do	1876	Digby, N.S.	84 6	24 0	8 5	93	M. Benjamin, Parrsboro', N.S.	
73,964	Aubrey, S.	Halifax	do	1876	Broad River, N.S.	43 5	15 5	6 4	20	Jeffrey Gilbert, Petpiswick, N.S	
83,433	Audacieux	Weymouth	do	1886	Meteghan River, N.S	79 7	23 4	9 0	99	John L. Comeau, Meteghan River, N.S.	Classed American Record.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
85,422	Augusta	St. Catharines	Schr—Glt	1872	St. Catharines, Ont.	139 0	23 2	11 8	321	S. Neelon, St. Catharines, Ont.	
100,360	Auguste	Quebec	do	1890	St. Thomas, Que.	67 5	21 4	5 6	49	Evan John Price, Quebec	
96,919	Augustus	Kingston	do	1893	Garden Island, Ont.	177 5	39 6	15 0	802	The Calvin Company, Ltd., Garden Island, Ont.	
97,134	Aurelia	Quebec	do	1886	Mille Vaches, Que.	38 8	14 8	4 6	14	J. L. Fequet, Labrador	
94,727	Aurelia	St. John, N.B.	do	1889	Hall's Harbour, N.S.	40 8	15 5	6 0	22	James Scovil, Grand Manan, N.B.	
73,058	Aurélie	Quebec	Barge	1873	Yamaska, Que.	102 4	22 2	7 5	127	Alexander Laplante, Lachine, Que.	
88,645	Auriga	Charlottetown	Bk—Bq	1884	Biddeford, P.E.I.	193 0	35 2	19 9	887	James W. Richards, Bideford, P.E.I.	Classed English Lloyds.
80,388	Aurora	Parrsboro'	Schr—Glt	1882	Parrsboro', N.S.	80 1	23 5	7 6	85	W. W. Graves, Aylesford, N.S.	
55,891	Aurora	Port Hope	do	1867	Quebec	125 0	26 2	10 5	234	Blind River Manfg. Co., Sarnia, Ont.	
90,795	Aurora	Victoria	do	1888	Mayne Island, B.C.	66 7	18 4	6 4	41	Thos. Harold, Victoria, B.C.	
77,881	Aurore	Quebec	do	1879	Rimouski, Que.	74 5	22 5	9 6	106	Epiphane Tremblay, Rimouski, Que.	
94,980	Aurore	Yarmouth	do	1890	Pubnico, N.S.	81 1	22 2	7 6	86	Leon D'Eon, Pubnico, N.S.	
83,469	Austin P.	St. Andrews	do	1882	West Isles, N.B.	32 0	13 5	6 0	12	Daniel L. Richardson, West Isles, N.B.	
80,070	Austria	St. John, N.B.	Bk—Bq	1881	St. John, N.B.	183 6	36 5	22 5	1106	J. F. and Charles E. Taylor, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.

88,385	Austria.	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1884	Hantsport, N.S.	245 5	44 4	24 4	1868	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	Classed Bureau Veritas.
66,999	Autumn Belle	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1874	Johnson, Queen's Co., N.B.	77 6	26 4	6 9	75	New Brunswick Trading Co., of London.	
94,791	Autumn Belle	Richibucto	do	1888	Richibucto, N.B.	37 2	13 4	5 0	15	John Robertson, Kingston, N.B.	
42,409	Ava	Pugwash	do	1862	Wallace, N.S.	72 4	20 1	7 7	62	John G. Bellong, Pope's Harbour, N.S.	
100,527	Ava	Parrsboro'	do	1893	Parrsboro', N.S.	86 5	27 5	7 5	100	P. S. Blake, Parrsboro', N.S.	
92,500	Avalon	Windsor, N.S.	do	1888	Advocate, N.S.	93 9	28 2	7 9	121	J. Willard Smith, St. John, N.B.	
88,699	Avenue	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb.	1885	Waterborough, N.B.	65 4	23 0	6 1	51	J. W. Keast, St. John, N.B.	
85,978	Avis	do	Schr—Glt	1882	Rothesay, N.B.	86 0	26 0	8 0	125	W. McGuire, Lancaster, N.B.	
88,392	Avoca	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1885	Newport, N.S.	209 0	41 0	24 0	1430	Thos. Aylward, Windsor, N.S.	do
100,276	Avola	do	Bktn—Bqtn	1892	do	149 0	36 0	13 5	450	Thos. A. Marsters, Hantsport, N.S.	do
103,216	Avon	Ottawa	Scow	1890	Buckingham, Que.	50 0	14 4	4 3	16	George Bothwell, Buckingham, Que.	
100,578	Avon	Lunenburg	Schr—Glt	1893	LaHave, N.S.	57 9	20 1	7 9	49	T. A. Wilson, LaHave, N.S.	
66,502	Avon	Windsor, N.S.	do	1873	Cornwallis, King's Co., N.S.	97 3	27 0	11 2	182	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	
71,359	Avon	Weymouth	do	1847	United States	59 0	17 4	6 7	42	Ephram Melanson, Plympton, N.S.	
92,493	Avon	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1887	Newport, N.S.	222 8	41 5	24 0	1590	Andrew Gibson & Co, Liverpool, England.	do
92,483	Avonia	do	Bk—Bq	1886	Horton, N.S.	229 0	42 0	24 0	1629	J. B. North, Hantsport, N.S.	do
75,643	Ayr	St. Catharines	Schr—Glt	1858	Port Dalhousie, Ont.	133 0	23 4	11 3	299	McArthur Bros., Toronto, Ont.	
92,353	Ayr	St. John, N.B.	do	1886	Black River, N.B.	89 4	27 5	7 9	121	N. C. Scott, St. John, N.B.	
48,255	Azalea	Yarmouth	do	1861	Sable River, N.S.	45 8	15 7	5 7	20	R. Thomas, Wood Harbour, N.S.	
38,167	Azof	Charlottetown	do	1861	Argyle, N.S.	58 9	18 5	5 9	38	Wm. C. Trenholm, Port Elgin, P.E.I.	
....	Azov	Hamilton	do	1866	Wellington Square, Ont.	108 4	23 7	10 0	195	John Shaw, Forest, Ont.	
....	"B"	Montreal	Barge	1868	Batiscan, Que.	115 5	21 3	8 3	193	Montreal Transportation Co.	
100,463	"B.C"	Quebec	Schr—Glt	1891	St. Thomas, Que.	37 4	12 6	5 0	15	E. Caron, Montmagny, Que.	

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Po t of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10 hs	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
103,016	B. C. Borden.......	Parrsboro.........	Schr—Glt ...	1894	Port Greville, N.S..	149 8	34 6	12 3	385	Jas. E. Péttis, Port Greville, N.S.	Classed American Record.
66,681	B. K. Kelly	Halifax............	do	1873	Argyle, N.S	56 6	18 0	6 3	35	Robt. Joyce, D'Escouse, N.S..	
80,888	B. R. Stevenson....	St. Andrews......	do	1881	West Isles, N.B....	41 0	15 4	6 0	17	J. K. Osborn, Grand Manan, N.B.	
83,066	B. Donaldson.......	Ottawa...........	Barge	1881	Hull, Que	111 2	22 5	7 8	162	Ottawa Transportation Co., Ottawa, Ont.	
38,501	B. Wier & Co.......	Arichat.	Scht—Glt	1869	L'Ardoise, C.B.....	54 3	16 0	5 6	25	John Shannon, Grandique Ferry, N.S.	
50,717	Babineau & Gaudry.	Quebec...........	do .. .	1864	Grondines, Que.. ...	95 5	23 5	9 8	156	H. Ives, Windsor, Ont.	
41,621	Baccalieu...........	Arichat...........	Bgtn—Bkglt..	1857	Antigonish, N S....	88 3	24 4	9 9	120	Patrick Doyle, Halifax, N.S ..	
103,477	Badger....	Victoria..........	Scow—Chd ,..	1891	Victoria, B.C.......	67 4	14 7	5 5	36	W. Stephens, Victoria, B.C...	
100,504	Badger No. 2... ...	do	do	1891	do	70 0	21 0	4 2	44	do do	
100,280	Bahama............	Windsor, N.S ...	Bktn—Bqtn ..	1892	Canning, N.S .. .	129 0	32 8	11 5	321	Alfred Potter, Canning, N.S...	Classed Bureau Veritas.
103,534	Balance	Halifax...........	Schr—Glt	1838	Essex, U.S.........	66 5	18 3	7 5	63	Vital Petipas, D'Escouse, N.S.	
74,308	Bald Eagle.....	Yarmouth........	do ...	1876	Short Beach, N.S...	40 2	15 3	5 2	13	A. O. H. Wilson, St. John, N.B.	
97,039	Baldwin	do	Bktn—Bqtn.	1891	Meteghan, N.S.....	167 1	34 2	13 2	561	The Belmont Ship Co., Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
100,221	Baleka..............	Halifax.....	Schr—Glt	1892	Dartmouth, N.S....	56 5	15 9	6 7	31	Chas. E. Smith, Sambro, N.S..	

90,814	Ballon, H.M.	Port Hope	do	1867	Oak Orchard, U.S.	80 9	17 7	6 4	52	E. Goldring, Toronto, Ont.	
103,347	Balmoral	Montreal	Barge	1894	Montreal	104 4	23 2	8 7	179	J. Gagnon, St. Henri, Que	
....	Baltic	do	do	1873	Rivière du Loup, Que	103 0	20 8	6 5	130	E. Lapointe, St. Henri, Que	
....	Baltic	Hamilton	Schr—Glt	1867	Wellington Square, Ont.	106 4	21 7	9 9	164	John T. Beard, St. Thomas, Ont.	
72,590	Bangalore	Kingston	do	1877	Kingston, Ont	136 0	26 2	12 0	296	Hugh Ryan, Toronto, Ont.	
64,024	Banner	Digby	Bgtn—Bkglt.	1872	Port Gilbert, N.S.	85 3	23 5	9 0	132	St. Clair Jones, Weymouth, N.S	
36,452	Banner	Shelburne	Schr—Glt	1860	Sable River, N.S	56 9	17 1	7 1	35	A. W. Eakins, Yarmouth, N.S.	
35,709	Banquet	Halifax	do	....	Isaac's Harbour, N.S.	52 8	16 8	7 5	30	Simeon Giffin, Isaac's Harbour, N.S.	
72,069	Barbara Fritchie	Arichat	do	1866	Kennebunk, Maine, U.S.	72 6	20 4	7 3	63	Jas. Burns, St. Lawrence, Nfld.	
74,381	Bark Swallow	Toronto	do	....	Port Credit, Ont	42 4	11 5	4 0	14	J. H. Hill, Port Credit, Ont.	
94,621	Barrington	Ottawa	Barge	1887	Shelburne, N.S.	75 0	22 4	9 8	81	Hon. G. E. Foster, Ottawa	
100,004	Bartholdi	Annapolis	Schr—Glt	1891	Granville, N.S	126 0	30 0	12 2	299	Edgar McCormick, Granville, N.S.	Classed American Record.
....	Baskatongue	Ottawa	Barge	1873	Ottawa, Ont	87 0	18 0	6 0	94	Hebron Harris, Ottawa, Ont.	
....	Bass	do	do	1870	Montreal	93 0	19 0	6 2	96	T. H. Kirby *et al.*, Ottawa, Ont.	
94,648	Batavia	Lunenburg	Schr—Glt	1888	Pleasantville, N.S.	81 2	24 0	9 0	99	James Spearwater, La Have, N.S.	
72,595	Bavaria	Kingston	do	1878	Garden Island, Ont.	145 0	26 1	12 5	361	Alex. Kidd, Sarnia, Ont.	
97,188	Bay Queen	Digby	do	1891	Hants Co., N.S.	51 0	16 2	6 5	32	Luvania McKay, Tiverton, N.S.	
75,609	Bear River	do	do	1878	Bear River, N.S	57 0	18 6	6 3	38	A. J. Winchester, Bear River, N.S	
85,345	Béatrice	Halifax	do	1883	Lunenburg, N.S	74 4	25 6	8 4	79	Edward F. Hart, Halifax, N.S.	
100,194	Béatrice	Vancouver	do	1891	Vancouver, B.C	60 0	19 6	8 0	49	Chas. G. Doering, Vancouver, B.C.	
97,077	Béatrice	Charlottetown	do	1893	Souris, P.E.I	32 8	11 1	5 3	8	Wm. Burke, Bay Fortune, P.E.I.	
66,075	Beauport	Kingston	Barge	1873	Point Lévis, Que	145 6	29 3	9 9	334	Kingston & Montreal Forwarding Co., Kingston.	
66,080	Beaupré	Quebec	Sloop	1872	Yamaska, Que	107 6	23 7	9 8	163	A. Perrault, Montreal	
74,239	Beaurosier	Montreal	do	1875	St. Thomas, Que	89 0	21 0	5 6	74	Paul Mongeau, Ste. Aime, Que.	
100,163	Beauty	Lunenburg	Schr—Glt	1891	La Have, N.S	65 7	21 4	8 5	65	J. N. Rafuse, La Have, N.S.	

ALPAHBETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
33,654	Beaver	Chatham, N.B	Sloop	1878	Paspébiac, Que	45 0	16 4	6 6	28	A. Loggie, Chatham, N.B	
80,582	Beaver	Quebec	Barge	1377	Gravenhurst, Muskoka.	70 5	18 0	5 0	55	Jas. Gibb Ross, Quebec	
....	Beaver	Kingston	Sloop	1873	Dog Lake, Ont	76 4	17 9	4 3	47	W. Newman, Kingston, Ont	
....	Beaver	St Catherines	Scow—Chd	1863	Port Robinson, Ont.	76 0	20 0	7 0	111	W. E. Hartley, Thorold, Ont,	
100,056	Beaver	St. John, N.B	Schr—Glt	1890	Perry's Point, N.B.	117 8	28 0	9 2	192	A. D. Wilson, St. John, N.B.	Classed American Record.
54,130	Bedford	Halifax	do	1864	Halifax, N.S	54 9	16 0	8 2	41	Robert Forman, Londonderry, N.S.	
....	Bedford	Kingston	None—Aucun.	1863	Kingston, Ont	103 0	22 6	5 2	107	The Deseronto Navigation Co. (Limited) Deseronto, Ont.	
64,011	Bee	St. Andrews	Schr—Glt	1871	Port Gilbert, N.S	40 0	13 0	6 0	18	Blair J. Fletcher, Campobello, N.B.	
37,361	Bee	Halifax	do	1848	Guysboro', N.S	46 5	14 8	7 8	35	Augustus F. Cunningham, Guysboro', N.S.	
61,431	Bee	Chatham, N.B	do	1874	Shippegan, N.B	35 0	11 4	4 5	11	Paul Noel, Fisherman, Shippegan, N.B.	
100,975	Bee	do	Schr—Glt	1888	Caraquet, N.B	35 6	12 0	5 0	11	C. DeGruchy, Caraquet, N.B	
....	Bee	Montreal	Barge	1858	Montreal	93 8	18 1	5 1	82	Amb. Bertrand, Vaudreuil, Que.	
72,986	Belknap	Wallaceburg	do	1874	Pt. Huron, Mich	81 5	19 0	4 3	46	John Cooper, Wallaceburg, Ont.	
37,999	Bell	Yarmouth	Schr—Glt	1854	Argyle, N.S	36 7	11 6	5 2	17	C. Himeon, Plymouth, N.S	

88,569	Bella	Kingston	Barge	1870	Garden Island, Ont.	166 0	26 5	11 9	434	Montreal Transportation Co., Montreal.	
46,500	Bella Barry	Lunenburg	Schr—Glt	1866	Chester, N.S.	59 0	20 0	7 4	41	Henry Mapplebeck, Annapolis, N.S.	
100,604	Bella H. McKinnon	Shelburne	do	1893	Lockeport, N.S.	53 0	17 3	7 5	35	Stronech Decker, Lockeport, N.S.	
36,500	Bella Young	Lunenburg	do	1860	Lunenburg, N.S.	53 6	17 8	6 8	35	Wm. Grant, Halifax, N.S.	
74,199	Belle	Charlottetown	do	1846	Gloucester, Mass., U.S.	62 0	17 5	7 2	43	Wm. Bigger, New London, P.E.I.	
74,141	Belle	Guysboro'	do	1876	Lower Dublin, N.S.	52 0	17 3	7 0	31	Alex. Jackson, Murray Harbour, P.E.I.	
36,201	Belle	Halifax	do	1858	Port Piswick, N.S.	44 8	14 8	6 9	21	John Smith, Chezetcook, N.S.	
48,116	Belle	do	do	1863	Chezetcook, N.S.	49 4	15 3	6 5	24	William E. Gardner, Louisburg, C.B.	
57,698	Belle	do	do	1864	Laurencetown, N.S.	44 0	15 0	4 7	15	Wm. Sarty, La Have, N.S.	
61,417	Belle	Chatham, N.B.	do	1872	Miramichi, N.B.	36 0	12 0	5 0	12	P. Bremner, jun., Chatham, N.B.	
61,448	Belle	do	do	1874	Caraquet, N.B.	34 0	12 0	4 6	12	R. Young, merchant, Caraquet, N.B.	
41,874	Belle	St. John, N.B.	do	1859	St. Martin's, N.B	78 3	22 3	8 9	98	Christopher Boltenhouse, Sackville, N.B.	
100,783	Belle	Chatham, N.B.	do	1889	Caraquet, N.B.	34 6	12 5	4 6	11	R. Young, Caraquet, N.B.	
....	Belle	Hamilton	do	1857	Oakville, Ont.	89 6	20 0	7 5	101	Wessley Farrington, Marysburgh, Ont.	
....	Belle Case	Picton, Ont.	do	1864	Marysburgh, Ont.	63 0	13 0	5 0	37	John J. Watson, Adolphustown, Ont.	
88,507	Belle of Rome	Sydney	do	1884	George's River, C.B.	37 0	13 8	6 2	14	Alex. LeBlanc, Bras d'Or, C.B.	
69,132	Belle of the Bay	Guysboro'	do	1875	Strait of Canso, N.S.	41 5	15 6	5 8	20	John Gosbie, Murray Harbour, P. E. Island.	
92,609	Belle of the Bay	Sydney	do	1889	George's River, C.B.	33 7	12 5	4 6	11	Patrick Burke, Mira Bay, C.B.	
80,808	Bellona	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1880	Newport, Hants Co., N.S.	188 8	38 4	22 7	1123	Andrew Gibson & Co., Liverpool, G.B.	Classed Bureau Veritas.
61,409	Belmont	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1871	Caraquet, N.B.	38 5	13 7	5 4	13	P. Gallachan, fisherman, Caraquet, N.B.	
83,050	Belmont	Shelburne	do	1882	Shelburne, N.S.	63 0	20 5	7 9	54	Jos. McGill, Shelburne, N.S.	
83,432	Belmont	Weymouth	do	1846	Gilbert's Cove, N.S.	80 0	23 4	8 2	98	Martin Melanson, Gilbert's Cove, N.S.	
98,630	Belmont	Yarmouth	Bk—Bq	1891	Glasgow, G.B.	236 4	38 1	21 8	1415	The Belmont Ship Co., Yarmouth, N.S.	Classed English Lloyds.
103,430	Beluga	Lunenburg	Schr—Glt	1895	La Have, N.S.	75 8	23 0	9 2	85	R. Conrad, LaHave, N.S.	Classed American Record.
72,182	Belvidere	Windsor, N.S.	do	1876	Windsor, Hants Co., N.S.	157 0	34 5	20 0	761	Wm. Young, Lunenburg, N.S.	Classed Bureau Veritas.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
103,320	Ben Hur	Port Hawkesbury	Schr—Glt	1895	Port Hawkesbury, N.S.	65 4	19 4	7 8	61	W. H. Paint, Port Hawkesbury, N.S.	
100,372	Ben Hur	Chatham, N.B.	do	1892	Tracadie, N.B.	34 0	12 2	5 2	11	J. Young, Tracadie. N.B.	
96,787	Benecia Bay	Halifax	do	1889	Strait of Canso, N.S.	34 2	10 8	6 6	11	Michael Crispo, Harbour au Bouche, N.S.	
....	Bengor	Montreal	Barge—Chd	1872	Pierreville, Que.	97 7	19 0	6 1	105	N. Paul, Sorel, Que.	
55,866	Bèrénice	Quebec	Schr—Glt	1866	Cap St. Ignace, Que.	58 3	18 0	5 9	34	Léandre Méthot, Cap St. Ignace, Que.	
88,477	Berens River	Winnipeg	Barge	1882	Winnipeg, Man.	133 3	22 8	7 8	335	The Manitoba Fish Co. (Ltd.) Windsor, Ont.	
59,403	Bermah	Dorchester	Schr—Glt	1868	Maccan, N.S.	74 5	22 9	9 3	94	John Stewart, Rockport, N.B.	
88,300	Bernadette	Quebec	do	1883	Bay St. Paul, Que.	49 8	16 5	6 5	28	Luce Guilmet, wife of Hector Boily, Bay St. Paul, Que.	
77,789	Bertha	Port Medway	do	1881	Port Medway, N.S.	54 5	18 9	7 4	42	Isaiah Sabean, Port Medway, N.S.	
72,273	Bertha	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb.	1876	Scotch Town, Queen's Co., N.B.	40 7	14 3	4 5	15	Joanna McDevitt, St. John, N.B.	
97,028	Bertha	Yarmouth	Schr—Glt	1880	Port Maitland, N.S.	33 0	11 3	4 6	10	Alex. Shaw, Yarmouth, N.S.	
100,253	Bertha Belle	Halifax	do	1894	Mosers River, N.S.	52 2	17 2	6 6	32	J. W. McDonald, Harrigan Cove, N.S.	
73,969	Bertha E.	do	do	1877	Liverpool, N.S	44 4	16 3	6 6	20	Henry A. Shatford, Hubbard's Cove, N.S.	
90,899	Bertha Gray	Yarmouth	Bgtn—Bkglt.	1889	Salmon River, N.S.	128 6	28 5	12 5	319	S. E. Messinger, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.

97,183	Bertha H..........	Windsor, N.S.....	Schr—Glt	1890	Cornwallis, N.S.....	88 0	28 0	9 0	124	R. W. Kinsman, Canning, N.S.	Classed American Record.
90,900	Bertha Kelley......	Yarmouth	do	1889	Tusket Wedge, N.S.	34 0	13 3	5 1	11	Wm. Grow, Port La Tour, N.S.	
88,251	Bertha Maud.......	St. John, N.B....	do	1883	Waterborough, N.B.	74 6	26 3	6 8	82	J. S. Atkinson, Albert, N.B...	
92,707	Bertha McKay......	Winnipeg.........	Barge—Chd ..	1890	Rainy River, Ont...	110 0	19 5	8 5	158	Wm. Morisette, Rat Portage, Ont.	
92,637	Bertie C. H.........	Lunenburg	do	1888	Lunenburg, N.S....	73 2	23 0	8 9	87	Thomas Hamm, Lunenburg, N.S.	
100,111	Bess......	Parrsboro'..	Schr—Glt	1891	Port Greville, N.S..	46 1	16 3	5 9	24	Frank Cassidy, Lepreaux, N.B.	
75,901	Bessie..	Chatham, N.B....	do	1878	Newcastle, N.B.....	35 0	12 3	4 5	13	Wm. Wyse, Chatham, N.B....	
100,373	Bessie..............	Sydney...........	do ...	1891	Bras d'Or, C.B......	44 8	16 5	6 2	20	Sylvester Shanehan, Low Point, C.B.	
94,971	Bessie..............	Yarmouth	do	1889	Yarmouth, N.S.....	108 0	24 5	9 8	194	Wm. W. Lewis, Sydney, C.B..	Classed American Record.
103,132	Bessie..............	Quebec	do	....	....	47 2	15 7	5 8	24	L. Langlois, Pointe aux Anglais, Que.	
94,651	Bessie, A.....	Lunenburg	do	1888	Pleasantville, N.S...	81 3	24 0	9 0	99	Albert McKean, LaHave, N.S.	
79,988	Bessie Carson	Parrsboro'	do	1879	St. Martin's, N.B...	74 0	22 6	8 0	78	Joseph A. Haws, Parrsboro', N.S.	
90,503	Bessie E. Crane....	do	do	1885	Parrsboro', N.S.....	105 6	27 6	10 7	184	Wm. Brown, Auburn, N.S.....	Classed American Record.
94,662	Bessie Florence.....	Halifax..........	do	1888	Mahone Bay, N.S...	33 6	12 3	5 5	12	Charles Twohig, Pennent, N.S.	
85,622	Bessie G	Parrsboro'........	do	1884	Parrsboro,' N.S....	76 0	25 5	6 9	68	Sarah Holmes, Granville, N.S..	
100,236	Bessie Jennex.......	Halifax..... .. .	do	1893	Jeddore, N.S.......	71 6	22 8	9 4	81	Herbert Jennex, Jeddore, N.S.	
96,839	Bessie L............	Lunenburg	do	1890	Mahone Bay, N.S...	55 0	19 3	7 9	49	Aug. Lantz, Mahone Bay, N.S.	
77,839	Bessie Louise.......	New Carlisle......	Brig—Brick ..	1879	Barrington, N.S	90 0	24 0	10 0	138	W. T. Smith, New Carlisle, Que.	
75,894	Bessie Markham	Chatham, N.B....	Bk—Bq	1878	Kouchibouguac, N.B.	169 4	34 3	19 4	778	Geo. K. McLeod, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
88,267	Bessie May	St. John, N. B....	Schr—Glt	1884	Carleton, N.B	50 0	16 4	5 8	23	Chas. B. Bowers. Westport, N.S.	
80,010	Bessie P. Brown....	do	do	1879	St. Martin's, N.B...	43 8	15 0	4 9	20	Samuel McKay, Pennfield, N.B.	
96,753	Bessie Parker	do	do	1889	Tynemouth, N.B ...	117 0	29 6	10 4	228	Robert C. Elkin, St. John, N.B.	Classed American Record.
96,931	Bessie S. Keefer....	Charlottetown	do	1890	Murray Harbour, P.E.I.	68 5	23 2	8 5	79	J. W. Horton, Murray Harbour, P.E.I.	
96,725	Bessie T.....	Chatham, N.B....	do	1889	Tracadie, N.B	31 6	12 3	4 5	10	Colin C. Turner, Tracadie, N.B.	
85,564	Bessie Williams.....	Barrington	do	1884	Shelburne, N.S......	77 0	22 0	8 1	77	A. W. Hendry, Liverpool, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,214	Bessie Willis	Halifax	Schr—Glt	1891	Ship Harbour, N.S.	74 5	25 2	9 5	99	Walter Mitchell, Ship Harbour, N.S.	Classed American Record.
100,509	Beta	Victoria	Scow—Chd	1891	Victoria, B.C.	71 0	22 0	4 5	53	E. C. Baker, Victoria, B. C.	
73,985	Bethleem	Quebec	Barge	1874	St. Jean Deschaillons, Que.	94 3	24 0	7 8	122	Jean B. Houde, St. Jean Deschaillons, Que.	
72,079	Betsey	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1871	Shippegan, N.B.	36 0	11 6	4 4	13	Sebastian Noël, Shippegan, N.B	
....	Betsey	Toronto	do	1868	Toronto, Ont.	45 0	12 0	3 7	19	Lionel Yorke, Toronto, Ont.	
100,372	Betsy Jane	Sydney	do	1891	Bras D'Or, C.B.	32 9	13 2	5 0	11	Samuel Moore, Bras D'Or, C.B.	
85,730	Beulah	Lunenburg	do	1883	Summerside, N. S.	81 3	23 6	9 2	97	Benj. LeBlanc, Arichat, N.S.	
94,742	Beulah	St. John, N.B.	do	1888	Canning, N. B.	76 4	26 2	6 9	81	James A. Wasson, Cambridge, N.B.	
71,362	Beulah Benton	Weymouth	do	1881	Shelburne, N.S.	56 2	18 6	7 0	36	Jas. Mitchell, Sandy Cove, N.S	
94,722	Bianca	Windsor, N.S.	do	1888	Newport, N.S	94 6	28 6	10 6	179	George B. Lockhart, New York	
100,967	Big Bear	Chatham, N.B.	do	1888	Caraquet, N.B	34 0	12 1	4 4	10	R. Young, Caraquet, N.B	
83,210	Billow	St. Andrews	do	1881	Cornwallis, N.S.	62 0	18 8	8 0	54	Hugh McKay, St. Stephen, N.B.	
72,276	Birnam Wood	St. John N.B.	Bk—Bq	1876	St. John, N.B	198 4	38 4	23 5	1263	Robert, Jr., & John H. Thomson, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
72,578	Bismarck	Kingston	Schr—Glt	1871	Port Dalhousie, Ont.	131 7	26 0	11 5	302	Kingston and Montreal Forwarding Co., Kingston, Ont.	

38,785	Bismarck	New Carlisle	do	1871	Paspebiac, Que	52 0	13 6	5 1	19	C. L. Caldwell, New Carlisle, Quebec.	
75,648	Bismarck	St. Catharines	do	1876	Port Dalhousie, Ont.	54 2	14 0	5 0	26	Wm. Joyce, Bronté, Ont	
57,169	Black Bird	Yarmouth	do	1867	Tusket Wedge, N.S.	46 0	17 3	5 8	21	James E. Slocumb, Harbourville, N.S.	
100,506	Black Mike	Victoria	Scow—Chd	1890	Victoria, B.C.	70 0	20 0	4 6	48	Geo. Byrnes, Victoria, B.C.	
90,496	Black Prince	Halifax	Schr—Glt	1876	Sommerville, N.S.	38 8	13 8	5 8	17	J. W. Slaunwhite, Terrence Bay, N.S.	
103,293	Black Prince	New Westminster.	Scow—Chd	1892	Seattle, U.S.	128 0	29 0	7 0	203	A. Ewen, New Westminster, B.C.	
71,310	Black Watch	Charlottetown	Schr—Glt	1884	Kingston, N. B.	45 0	15 3	6 0	23	Ben Perry, Tignish, P.E.I.	
100,299	Blanchard	Chatham, N.B.	do	1892	Caraquet, N.B.	34 2	12 2	5 0	12	P. Fiott, Caraquet, N.B.	
100,813	Blanche	Barrington	do	1894	Lockport, N.S	45 2	16 3	7 0	24	J. F. Duncan, Cape Island, N.S.	
100,838	Blanche A. Colp	Lunenburg	do	1894	Mahone Bay, N.S.	86 2	23 8	9 5	96	C. W. Mader, Mahone Bay, N.S.	
97,122	Blanche Alma	Quebec	do	1890	Ste. Anne, Que.	78 2	22 8	8 3	87	L. Bouillon, Ste. Anne, Que	
88,551	Blanche M. Thorbourn.	Shelburne	do	1884	Shelburne, N. S.	83 0	23 3	9 0	96	John H. Thorbourn, Jordan Bay, N.S.	
103,196	Blenheim	Liverpool	do	1895	Liverpool, N.S.	112 0	27 4	10 8	199	R. B. Smith, Quebec	Classed American Record.
103,421	Blenheim	Lunenburg	do	1895	Lunenburg, N.S.	82 8	22 0	9 4	90	D. Smith, Lunenburg, N.S.	
100,262	Blomidon	Windsor, N.S.	do	1891	Canning, N.S.	123 0	31 0	11 5	271	Alfred Potter, Canning, N.S	Classed Bureau Veritas.
77,640	Bloomer	Kingston	Barge	1874	Brewer's Mills, Ont.	102 6	21 6	5 8	99	J. F. Swift, Kingston, Ont.	
38,658	Bloomer	Sydney	Schr—Glt	1865	North Sydney, C.B.	64 1	19 0	7 7	43	Robt. Sears, Port au Basque, Nfld.	
64,914	Blooming Dale.	Halifax	do	1872	Chezetcook, N.S	37 0	12 9	5 3	13	James R. Yorke, Eastern Passage, N.S.	
59,311	Blooming Rose.	St. Andrews	do	1861	Booth Bay, State of Maine, U.S.	38 5	14 2	6 4	19	A. Cook, West Isles, N.B.	
35,996	Blue Bell	Arichat	do	1856	Strait of Canso, N.S.	48 8	15 9	6 0	25	Marin Beausejour, Martinique.	
75,599	Blue Jay	Digby	do	1877	Clare, N.S	39 1	14 2	5 7	14	Annie E. Stevens, Grand Manan, N.B.	
38,156	Blue Jay	Yarmouth	do	1861	Meteghan, N. S.	39 0	14 0	6 6	16	R. Coggins, Westport, N.S	
74,044	Blue Wave	Guysboro'	do	....	United States.	68 6	18 7	8 1	61	Norman Fraser, Tatamagouche, N.S.	
80,370	Blue Wave	Parrsboro'	do	1880	Parrsboro', N.S.	55 8	18 5	6 7	37	Wm. A. Downey, Amherst, N.S.	
100,909	Bluenose	Chatham, N.B.	do	1889	Caraquet, N.B.	36 0	12 6	4 5	11	J. Sewell, Caraquet, N.B.	
....	Bob O'Link	Toronto	do	1870	Toronto, Ont.	35 0	11 3	4 8	15	Zeno Orton Quick, Point Pelee Island, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered Tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft 10ths	Ft 10ths	Ft 10ths			
9,658	Bolina	Gaspé	Schr—Glt	1837	Jersey	81 3	19 4	9 9	83	C. Veit, Gaspé, P.Q.	
94,782	Bonā Fides	Lunenburg	do	1889	Lunenburg, N. S.	76 6	23 6	8 7	90	J. Joseph Rudolf, Lunenburg, N.S.	
72,666	Bonanza	Victoria	do	1875	Victoria, B.C.	92 0	26 0	6 3	96	J. A. Sayward, Victoria, B.C.	
96,828	Bonanza	Lunenburg	do	1890	Lunenburg, N.S.	74 7	23 5	9 1	87	Charles L. Silver, Lunenburg, N.S.	
94,723	Boniform	Windsor, N.S.	do	1888	Cornwallis, N.S.	99 4	27 1	9 8	148	Alfred Potter, Canning, N.S.	Classed American Record.
35,702	Bonita	Halifax	do	1854	La Have, N.S	54 0	18 0	7 0	38	Malcolm McLeod, Big Bras d'Or, C.B.	
35,834	Bonita	do	do	1852	Barrington, N.S.	73 0	20 2	8 2	59	Charles D. Lory, Arichat, N.S.	
94,994	Bonita	Charlottetown	Bktn—Bkglt.	1889	Bideford, P.E.I.	140 0	29 9	14 0	384	Wm. Richards, Bideford, P.E.I.	Classed English Lloyds.
96,952	Bonnie Doone	St. John, N.B.	Schr—Glt	1890	St. Martin's, N.B.	92 0	27 2	7 6	125	Wm. Chapman, St. Martin's, N. B.	
94,680	Bonnie Glen	Halifax	do	1889	Owl's Head, N.S.	38 5	14 2	5 5	17	S. Boudrot, Arichat, N.S.	
75,802	Bonnie Kate	do	do	1877	Sheet Harbour, N.S.	57 8	19 0	7 7	56	Donald Munroe, Broulardene, C.B.	
88,506	Bonnie Kate	Sydney	do	1884	Bras d'Or, C.B.	44 0	14 4	5 7	14	Robert Moore, North Sydney, C.B.	
94,647	Bonus	Lunenburg	do	1888	Conquerall, N.S	73 5	23 0	8 7	86	George Fraser, La Have, N. S.	
97,159	Borealis	Victoria	do	1891	Victoria, B.C.	71 5	21 4	7 8	37	Thos. Harold, Victoria, B.C.	

75,561	Boreas	Lunenburg	do	1876	La Have, N.S	55 5	19 0	7 6	41	John Colford, Port Hawkesbury, N.S.	
103,091	Bosphore	Montreal	Sloop	1890	Pierreville, Que	109 0	22 9	7 4	137	Adolphe Marchand, Champlain, Que.	
85,545	Boston Marine	Yarmouth	Bgtn—Bkglt.	1883	Tusket Wedge, N.S.	92 6	26 0	11 0	149	Anselme O. Porter, Tusket Wedge, N.S.	Classed American Record.
46,678	Boule d'Or	Quebec	Schr—Glt	1858	Quebec	55 0	15 5	6 1	34	François Bourgoing, Tadousac, Que.	
37,953	Boundary	Yarmouth	do	1855	Argyle, N.S	49 0	16 4	7 3	47	F. Belliveau, Meteghan, N.S.	
103,110	Bout de L'Ile	Montreal	Horse boat	1887	Bout de L'Ile, Que	63 6	26 3	2 8	10	S. Beaudry, Pointe aux Trembles, Que.	
90,074	Bowman B. Law	Yarmouth	Bk—Bq	1885	Scotland	231 4	37 0	21 7	1359	Wm. Law, Yarmouth, N.S.	Classed English Lloyds.
38,622	Bradorian	Sydney	Schr—Glt	1861	Bras d'Or, C.B	44 0	14 4	5 7	17	Paschal LeBlanc, Bras d'Or, C.B.	
88,396	Brant	Windsor, N.S	do	1886	Cornwallis, N.S	37 0	13 3	5 5	12	William Hamilton, Cornwallis, King's Co., N.S.	
103,497	Bravo	Lunenburg	do	1895	Lunenburg, N.S	99 7	25 5	10 0	147	A. Emino, Lunenburg, N.S.	
83,217	Brazil	Windsor, N.S	Bktn—Bkglt.	1882	Hantsport, N.S	126 0	32 0	12 0	344	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	Classed Bureau Veritas.
72,177	Bremen	do	Bk—Bq	1876	Cornwallis, N.S	165 0	35 0	19 8	852	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	
100,102	Brenton	Parrsboro'	Schr—Glt	1891	Port Greville, N. S.	98 0	27 4	9 1	159	James A. Hatfield, Port Greville, N.S.	
74,320	Brenton	Yarmouth	do	1895	Tusket, N.S	72 0	23 0	8 1	69	A. M. Malonson, Clare, N.S.	
77,758	Bride	Shelburne	do	1880	Shelburne, N.S	75 0	22 6	8 7	78	James Fraser, Halifax, N.S.	
69,970	Bridget Ann	Port Hawkesbury	do	1880	Margaree, C.B	49 5	18 5	7 0	32	Walter Laurence, Margaree, C.B.	
38,386	Bright Star	Arichat	do	1859	River Bourgeois, C.B	47 6	14 7	5 4	18	Jeffrey LeBlanc, West Arichat, C.B.	
74,095	Brill	Halifax	do	1877	Sheet Harbour, N.S.	42 0	16 7	6 5	27	John Fagan, Ketch Harbour, N.S.	
35,608	Brilliant	do	Brig—Bk	1855	St. Mary's, N.S	88 0	21 2	11 0	190	Israel Nickerson, St. Mary's, N.S.	
85,347	Brilliant	Charlottetown	Schr—Glt	1882	Summerside, La. Have, N.S.	73 0	21 8	9 3	76	George Coombs, Charlottetown, P.E.I.	
35,977	Brilliant Star	Halifax	do	1856	Broad Cove, N.S	59 8	18 6	7 3	39	Stephen Smith, Broad Cove, N.S.	
37,601	Brilliant Star	do	do	1857	La Have, N.S	50 0	17 0	7 2	39	Edmund F. Russell, Halifax, N.S.	
90,721	Brilliant Star	do	do	1886	Jeddore, N.S.	47 6	18 0	7 2	35	Peter Hartlin, Jeddore, N.S.	
42,210	Brisk	Liverpool	do	1853	Ragged Island, N.S.	44 6	11 0	6 6	18	Nathan Gardner, Brooklyn, N.S.	
46,484	Brisk	Lunenburg	do	1865	Mahone Bay, N.S.	53 8	17 0	7 2	32	Thos. Kirby, St. John, Nfld.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft 10ths			
59,319	Brisk	St. Andrews	Schr—Glt	1851	St. Patrick, Charlotte Co., N. B.	42 0	13 7	5 1	20	Chas. A. Wadlin, Beaver Harbour, N.B.	
78,988	Bristol	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1878	Hantsport, Hants Co., N.S.	196 9	39 7	23 6	1305	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	Classed Bureau Veritas.
100,571	Britannia	Lunenburg	Schr—Glt	1893	Lunenburg, N.S	81 3	24 0	9 0	90	C. Smith, Lunenburg, N.S.	
100,848	Britannia	do	do	1894	La Have, N.S	64 2	21 0	8 5	59	L. Lohnes, La Have, N.S.	
100,780	Britannic	Chatham, N.B	do	1892	Caraquet, N.B	37 1	12 6	5 0	12	C. Hubbard, Caraquet, N.B.	
61,467	British America	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1869	Hantsport, N.S.	184 0	35 2	21 7	1050	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	Classed American Record.
35,748	British Eagle	Halifax	Schr—Glt	1855	New Dublin, N.S.	65 5	19 7	7 5	44	Alex. E. Kennedy, Summerside, P.E.I.	
52,029	British Eagle	Yarmouth	do	1866	Jordan River, N.S.	67 0	20 4	8 2	63	Cyprien Briand, Arichat, C.B.	
34,797	British Hero	Halifax	do	1846	Bay Verte, N.B.	50 4	14 1	7 4	40	Wm. Spence, Amherst, N.S.	
54,156	British Lady	do	do	1867	Lunenburg, N.S	40 0	14 6	6 0	18	Albert Joyce, River Inhabitants, C.B.	
36,123	British Lass	do	do	1858	Shelburne, N.S.	46 4	16 9	6 0	24	Joshua Snow, Shelburne, N.S.	
80,577	British Lion	Windsor, Ont.	do	1883	Pike Creek, Ont	84 6	22 6	5 5	80	Thomas Lucas, Maidstone, Ont.	
52,033	British Queen	Annapolis	Brig—Brick	1865	Granville, N.S	82 3	23 2	9 4	113	Ed. C. Foster, Cornwallis, King's Co., N.S.	
37,619	British Queen	Halifax	Schr—Glt	1858	La Have, N.S	52 5	16 7	7 0	34	George Hutt, Chester, N.S.	

....	British Queen...	Picton, Ont	do	1863	Marysburgh, Ont...	90 3	23 9	7 9	117	N. Phelps, St. Catharines, Ont.	
41,775	British Tar.........	Halifax...........	do	1853	La Have, N.S ...	57 6	18 3	7 5	40	J. W. Baker, Jeddore, N.S....	
85,297	Brodeur Demers....	Montreal.........	Sloop	1882	Sorel, Que..........	106 1	22 8	7 7	141	D. Leroux, Vaudreuil, Que....	
96,924	Brother and Sisters .	Charlottetown.....	Schr—Glt .. .	1890	Souris, P.E.I.	49 3	16 4	6 3	26	John McLean, Souris, P.E.I ..	
35,742	Brothers............	Arichat..... ..	do	1847	Wallace, N.S.......	47 3	14 6	7 2	36	John Hubert, Arichat, N.S....	
71,143	Brothers......	Goderich..........	do	1874	Ashfield, Ont.....	44 8	13 8	4 8	14	Jas. Thorburn, Kincardine, Ont.	
35,869	Brothers......	Halifax...........	do ...	1855	Mira River, N.S....	54 1	14 7	6 7	26	Wm. Kelly, Little Canso, N.S.	
37,555	Brothers.......	Lunenburg	do	1852	LaHave, N.S........	43 5	14 5	6 9	33	Alex. Corkum, LaHave, N.S..	
38,728	Brothers............	Chatham, N.B....	do	1867	Richibucto, N.B....	36 0	12 0	5 5	15	J. A. Matheson, Campbellton, P.E.I.	
....	Brothers............	Oakville..........	do	1869	Bronte, Ont	53 0	14 5	4 9	31	Thomas and Richard Joyce, Bronté, Ont.	
96,929	Brudenell......	Charlottetown	do	1890	Georgetown, P.E.I..	83 3	23 9	9 4	95	Daniel Gordon, Georgetown, P.E.I.	Classed English Lloyds.
83,379	Bruin	Toronto	Scow—Chd ...	1881	Gravenhurst, Ont...	97 0	25 0	5 3	104	The Muskoka & Nipissing Navigation Co., Gravenhurst, Ont.	
103,228	Buckingham.... ...	Ottawa...........	Barge	1893	Buckingham, Que...	74 0	15 0	4 0	43	Frank Ross, Quebec...........	
100,092	Bud	St. John, N.B	Schr—Glt	1892	Greenwich, N.B	51 9	17 7	4 4	35	G. H. Williams, Westfield, N.B.	
80,795	Buda	Digby............	do	1882	Clare, N.S..........	42 0	15 0	5 6	20	P. W. Connors, Black Harbour, N.B.	
80,072	Buena Vista........	St. John, N.B.....	do	1881	St. Martin's, N.B...	43 0	14 0	4 4	14	DeWalden L. Brown, St. Martins', N.B.	
85,425	Buffalo.............	St. Catharines	Scow—Chd ...	1865	Port Robinson, Ont.	104 0	25 0	4 5	88	Abram Bradley, Dunnville, Ont	
53,597	Burbeck.......... .	Halifax...........	Schr—Glt	1866	Ship Harbour, N.S..	67 5	21 5	8 3	70	John B. Fay, Halifax, N.S....	
....	Burgess	Kingston	Barge	1862	Bedford Mills, Ont..	102 3	20 7	7 8	196	N. Vigneau, Lachine, Que.....	
96,823	Burnham H.........	Lunenburg	Schr—Glt	1890	Lunenburg, N.S	74 8	23 5	9 1	88	Benjamin Morash, Lunenburg, N.S.	
59,468	Busy	Quebec...........	do	1870	Liverpool, N.S......	57 0	19 2	6 5	39	Joseph Desgagner, Saguenay, Que.	
72,277	Busy Bee	St. John, N.B.....	Wdbt—Bàb ..	1876	Canning, N.B	57 0	19 0	5 2	31	Lizzie Newcomb, St. John, N.B.	
72,281	Buteshire...........	do	Bk—Bq	1876	Black River, N.B...	179 5	34 8	21 0	899	Robert jr., and John H. Thomson, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas and American Record.
85,293	Butte St. Anne.....	Montreal.........	Sloop	1881	St. Thomas, Que....	87 2	22 5	6 0	79	J. Mallette, Sorel, Que........	
77,851	Buxom.	Sydney	Schr—Glt	1882	Catalone, C.B	32 3	13 1	4 4	11	C. J. Christie, Bras D'Or, C.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiler canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,176	C. A.	Montreal	Sloop	1887	Gentilly, P.Q.	78 4	21 4	4 3	47	Elise Daneau, Pierreville, P.Q.	
83,370	C. M. G. P.	Quebec	Schr—Glt	1882	Esquimaux Point, Que	58 8	17 5	7 9	46	Napoléon Picard, Esquimaux Point, Que.	
72,061	C. P. M.	Arichat	do	1880	Riv. Bourgeoise, C.B.	48 2	15 4	6 3	22	Désiré Bourke, River Bourgeoise, C.B.	
100,508	C. P. N. No. 1	Victoria	Scow—Chd	1887	Burrard Inlet, B.C.	101 0	26 0	5 0	91	Canadian Pacific Navigation Co. (Limited) Victoria, B.C.	
80,378	C. R. S.	Parrsboro'	Schr—Glt	1881	Parrsboro', N.S.	77 0	23 1	7 9	83	D. P. Soley, Economy, N.S.	
66,310	C. A. Bell	Charlottetown	do	1872	CapeTraverse, P.E.I.	53 8	18 6	5 7	32	Robt. Carruthers, CapeTraverse, P.E.I.	
94,645	C. A. Chisholm	Lunenburg	do	1888	Mahone Bay, N.S.	73 7	22 8	9 0	82	Abraham Ernst, Mahone Bay, N.S.	
94,658	C. A. Ernst	do	do	1888	do	62 2	20 6	7 9	57	do do	
90,434	C. A. Goreham	Barrington	do	1890	Tusket, N.S	51 3	18 4	6 6	33	C. A. Goreham, Woods Harbour, N.S.	
75,788	C. A. Meniac	Port Medway	do	1877	Port Medway, N.S.	83 9	23 6	9 8	112	H. G. Bauld, Halifax, N.S.	
....	C. A. Renaud	Montreal	Barge	1873	Yamaska, Que	90 3	17 2	5 6	80	J. B. Picard, Lachine, Que.	
57,210	C. C. Van Horn	Windsor, N.S.	Bgtn—Bkglt.	1868	Windsor, N.S.	116 7	29 5	12 6	376	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	
100,193	C. D. Rand	Victoria	Schr—Glt	1891	Vancouver, B.C.	76 6	21 7	8 7	51	J. Boscowitz, Victoria, B.C.	
61,536	C. D. Stacey	Shelburne	do	....	Essex, U.S.	63 5	20 6	8 4	60	John McLean, Shelburne, N.S.	

100,147	C. E. Robertson	Winnipeg	Barge	1894	Rat Portage, Ont.	52 0	12 2	6 0	28	A. McKinnon, Rat Portage, Ont.	
42,300	C. H. Sampson	Halifax	Bgtn—Bkglt.	1851	Bath, U.S.	83 1	22 4	7 6	103	Thomas Winniette, Annapolis, N.S.	
46,952	C. J. Brydges	Gaspé	Schr—Glt	1871	Quebec	75 5	22 0	8 7	77	Thomas Enright, Port Daniel. Que.	
96,743	C. J. Colwell	St. John, N.B	do	1889	Cambridge, N.B.	78 9	27 0	6 9	82	John L. Colwell, Cambridge, N.B.	
83,460	C. L. Taylor	Victoria	Barge	....	Unknown	171 0	25 0	11 0	345	R. P. Rithet & Co., Victoria, B.C.	
79,906	C. U. Chandler	St. John, N.B	Schr—Glt	1881	Rockland, N.B	81 3	22 I	8 3	100	E. Lantalum, St. John, N.B.	
100,159	C. U. Mader	Lunenburg	do	1891	Mahone Bay, N.S.	77 0	23 6	9 4	88	Charles U. Mader, Mahone Bay, N.S.	
92,294	C. W. Bangs	Ottawa	Barge	1886	Ottawa, Ont.	105 0	22 0	7 4	152	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
88,588	C. W. Janes	Quebec	Bgtn—Bkglt.	1884	Meteghan River, N.S	165 3	36 0	20 5	825	Frank Ross, Quebec.	Classed Bureau Veritas and American Record.
90,841	C. W. Lundy	Guysboro'	Schr—Glt	1887	Larry's River, N.S.	37 6	12 4	4 8	12	Louisa Hadley, Guysboro, N.S.	
66,722	C. Averett	Liverpool	do	1871	Port Medway, N.S.	41 0	14 2	6 0	18	Alex. Goreham, Shelburne, N.S.	
55,921	C. Bernier	Quebec	do	1867	Cap. St. Ignace, Que.	86 0	26 0	10 3	117	Aristée Bélanger, Cap St. Ignace, Que.	
100,596	C. Bibeau	Montreal	Sloop	1891	Pierreville, P.Q.	107 2	22 8	7 2	132	Alexis Rondeau, Lanoraie, Que.	
69,589	C. Colomb	do	Barge	1872	St. Aime, Que.	106 2	22 5	8 8	142	Géon Goyer, Montreal	
85,464	C. Dussault	Quebec	Schr—Glt	1883	Ste. Emélie, Que.	65 0	17 5	5 2	36	Come Dussault, Les Ecureuils, Que.	
54,335	C. Lovette	Digby	Bgtn—Bkglt.	1866	Weymouth, N.S.	91 6	25 6	12 0	197	Robert Morrow, Halifax, N.S.	
90,550	C. Richard	Ottawa	Barge	1887	Sorel, Que	111 9	22 8	8 1	172	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.)	
64,152	C. Stephens	Victoria	Schr—Glt	1878	Sooke, B.C	62 6	18 8	4 1	45	M. Muir, Sooke, B.C.	
92,602	Caboodel	Halifax	do	....	United States	88 6	24 3	8 8	93	Jas. A. Farquhar, Halifax, N.S.	Classed American Record.
59,375	Cadet	St. Andrews	do	....	Rockland, Me., U.S.	40 5	12 6	5 9	19	Charles Savage, fisherman, Campobello, N.B.	
....	Cæsar	Kingston	Sloop	1863	Stonington, Ont.	79 2	16 9	4 5	40	Eli Latour, Valleyfield, Que.	
100,988	Cæsar	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1893	Shippegan, N.B.	34 3	13 0	4 6	10	P. Rive, Caraquet, N.B	
90,478	Calburga	Maitland	Bk—Bq	1890	Maitland, N.S.	210 0	39 2	23 2	1350	Thomas Douglas, Halifax, N.S.	Classed Bureau Veritas.
83,195	Caldera	Pictou, N.S.	Ship—3 m.	1884	River John, N.S.	230 5	39 5	24 1	1575	Daniel Sutherland, Pictou, N.S.	Classed Bureau Veritas.

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Port du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
103,428	Caldera	Lunenburg	Schr—Glt	1895	La Have, N.S	67 7	21 8	8 4	69	J. A. Keizer, La Have, N.S.	
78,013	Caldwell	Winnipeg	Barge	1883	Pine River	76 0	19 0	6 0	64	John Gardner, Rat Portage, Ont	
34,907	Caledonia	Halifax	Schr—Glt	1845	Londonderry, N.S	50 5	14 0	7 5	40	Gilbert T. Roy, St. John, N.B.	
....	Caledonia	Toronto	do	1842	Port Credit, Ont	87 5	18 0	8 9	129	Henry Maitland, Brighton, Ont	
97,084	Calla Lily	Lunenburg	do	1890	La Have, N.S	61 9	21 8	8 3	62	Edmond Hutle, La Have, N.S.	
100,774	Calliope	Chatham, N.B	do	1892	Caraquet, N.B	37 8	11 0	5 0	12	P. Rive, Caraquet, N.B	
96,701	Calumet	Ottawa	Barge	1889	Grenville, Que	111 0	22 8	7 3	154	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
88,311	Cambria	Quebec	Bk—Bq	1884	Lévis, Que	201 6	38 0	23 5	1252	Frank Ross, Quebec.	Classed Bureau Veritas and American Record.
92,579	Cambridge	Halifax	Schr—Glt	1885	Cambridge, N.S	63 4	18 3	6 8	42	Patrick Hayes, Herring Cove, N.S.	
80,096	Cambusdoon	St. John, N.B	Bk—Bq	1881	Gardner's Creek, N.B	194 0	38 8	22 5	1132	James Kennedy, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
64,839	Cameleon	Halifax	Schr—Glt	1871	Clam Harbour, N.S.	46 0	14 9	6 3	24	Jas. Parker, Clam Harbour, N.S	
35,957	Campages	do	do	1844	Indian Harbour, N.S.	53 8	15 6	7 8	47	Donald Jackson, Murray Harbour, P.E.I.	
96,778	Campania	Port Hawkesbury	do	1894	Cheticamp, C.B	35 6	11 3	5 3	11	A. W. De Gruchy, Cheticamp, C.B.	
53,841	Canada	Quebec	Barge	1865	Batiscan, Que.	72 0	20 0	5 0	69	F. X. Gouin, Batiscan, Que	

66,003	Canada	Quebec	do	1872	Point Lévis, Que	137 0	27 9	10 5	300	Montreal Transportation Co., Montreal, Que.	
74,293	Canada	do	Schr—Glt	1877	St. Luce, Que	57 5	18 0	7 2	44	Joseph St. Pierre, Bic, Que	
75,674	Canada	do	do	1877	Cap. St. Ignace, Que.	59 8	17 5	5 5	35	Jos. Deslauriers, Fraserville, Que.	
100,262	Canada	Windsor, N.S	Ship—3 m	1891	Kingsport, N.S	257 0	45 0	26 6	2137	C. R. Burgess, Wolfville, N.S.	Classed Bureau Veritas and Am. Record.
....	Canadian	Montreal	Barge	1863	Pierreville, Que	98 7	22 6	7 7	125	Ed. Vallières, St. Ours, Que	
73,047	Canadian	Quebec	Schr—Glt	1875	Lotbinière, Que	68 9	21 4	6 0	59	Z. Marchand, Three Rivers, Que.	
80,770	Canadien	do	Barge	1881	Batiscan, Que.	102 3	22 5	8 5	137	Narcisse Paul, Sorel, Que	
73,495	Canadienne	Halifax	Schr—Glt	1883	Magdalen Islands	62 5	20 2	8 0	52	J. N. Arseneau, Magdalen Islands.	
73,096	Canadienne	Montreal	Sloop	1875	Yamaska, Que	102 0	22 2	7 0	112	Jean L. Rondeau, Lanoraie, Que.	
69,635	Canadienne	Quebec	Schr—Glt	1874	Grondines, Que	93 0	23 7	9 6	128	Aime Rivard, Grondines, Que.	
88,674	Canara	St. John, N.B	Ship—3 m	1884	St. John, N.B	217 6	40 4	24 3	1489	Robt. Thomson, jun., and Jno. H. Thomson, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas and Am. Record.
100,735	Canaria	Windsor, N.S	Schr—Glt	1893	Salmon River, N.S.	128 0	30 6	10 4	242	The Schooner Canaria Co. (Ltd), Lancaster, N.B.	
100,071	Canary	St. John, N.B	do	1891	Canning, N.B	78 3	27 2	7 1	98	Jas. A. Wasson, St. John, N.B.	
74,100	Candid	Arichat	do	1877	Chezetcook, N.S	45 2	16 2	7 0	23	Désiré Burke, River Bourgeois, C.B.	
36,051	Candidate	Halifax	do	1840	Lunenburg, N.S	39 7	12 4	6 2	20	John Monk, Ship Harbour, N.S.	
55,827	Candor	Shelburne	do	1867	Clyde River, N.S	78 2	21 9	9 1	77	Charles Treeholm, Port Elgin, N.B.	
72,143	Canning	Windsor, N.S	Bktn—Bkght	1874	Cornwallis, King's Co., N.S.	151 0	34 9	18 9	608	C. A. Palmer, St. John, N.B.	Classed American Record.
85,438	Canning Packet	Annapolis	Schr—Glt	1883	Cornwallis, N.S	79 5	26 0	8 3	98	D. J. Melanson, Port Gilbert, N.S.	Classed American Record.
92,675	Can't-help-it	Pictou, N.S	do	1888	Murray Harbour, P.E.I.	53 1	18 0	7 4	40	John Herring, Murray Harbour, P.E.I.	
64,985	Cap Rouge	Quebec	Sloop	1871	Point Lévis, Que	61 5	19 0	5 2	38	Hospice Fournier, Quebec	
100,494	Cape Beale	Victoria	Schr—Glt	1892	James Island, B.C.	39 5	12 8	3 8	13	Jim Eight Quap, Victoria, B.C.	
74,126	Capello	Halifax	do	1877	Port Medway, N.S.	41 0	16 2	6 6	19	James S. Cochrane, Halifax, NS.	
90,857	Capio	Lunenburg	do	1886	Pleasantville, N.S.	69 4	22 7	8 4	72	J. Backman, Rose Bay, N.S.	
....	Capital	Ottawa	Barge	1867	Ottawa, Ont	92 9	18 0	6 6	103	John Grant, Montreal	
42,798	Cappella	Halifax	Schr—Glt	1862	Barrington, N.S	56 4	16 7	5 8	30	Wm. Garner, Louisburg, C.B.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,461	Caprice	Quebec	Yawl	1891	Point St. Lawrence, Que.	31 0	11 2	4 2	9	J. T. Molson, Montreal	
33,160	Capricieuse	do	Schr—Glt	1855	Port aux Saumons Que.	64 0	19 5	8 5	63	Pierre Desseint, Kamouraska, Que.	
36,625	Capricieuse	do	do	1860	L'Islet, Que	57 0	15 0	5 9	25	Antoine Joncas, Berthier, Montmagny, Que.	
83,063	Captain Levi Young.	Ottawa	Barge	1880	Hull, Que	112 1	22 8	6 9	153	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
96,923	Cardigan	Charlottetown	Schr—Glt	1890	Cardigan, P.E.I	57 6	17 8	7 2	38	Minter Keeping, Georgetown, P.E.I.	
90,826	Carita	Port Medway	do	1889	Port Medway, N.S.	84 0	25 0	10 0	99	W. H. Brookfield, Halifax, N.S.	Classed American Record.
100,145	Carl	Winnipeg	Barge	1894	Rat Portage, Ont.	59 0	13 2	5 2	32	C. E. Laverdière, Rat Portage, Ont.	
85,977	Carlotta	St. John, N.B.	Schr—Glt	1882	Hopewell Cape, N.B.	104 9	27 7	11 3	210	G. F. Baird, St. John, N.B.	
97,154	Carlotta G. Cox.	Victoria	do	1891	Victoria, B.C.	80 3	21 2	8 6	76	John G. Cox, Victoria, B.C	
94,995	Carmena	Charlottetown	do	1889	Cardigan, P.E.I	80 4	24 1	9 8	97	Neil Nicholson, Cardigan, P.E.I.	
92,322	Carmolite	Liverpool	do	1888	Liverpool, N.S	82 0	24 2	9 8	99	Joseph W. Peppett, North Sydney, C.B.	
61,309	Carolena	Victoria	do	....	Washington, U.S	45 0	15 6	5 0	32	Wm. Munsie, Victoria, B.C	
74,404	Caroline	Chatham, N.B.	do	1877	Kingston, N.B.	35 0	12 3	4 0	9	Simon Graham, Kingston, N.B.	
36,121	Caroline	Halifax	do	1843	Chester, N.S.	41 6	12 8	6 4	26	Wm. Munro, White Head, N.S.	

42,360	Caroline	Halifax	do	1863	Harbour au Bouche, N.S.	52 6	17 5	8 4	41	Stephen Crispo, Harbour au Bouche, N.S.	
42,325	Caroline	do	do	1849	Sable River, N.S.	48 1	13 9	6 9	35	James Frost, Argyle, N.S.	
....	Caroline	Liverpool	do	1853	Blueberry, N.S.	45 4	15 7	7 1	30	John McKenzie, Canso, N.S.	
41,977	Caroline	Quebec	do	1859	Portneuf, Que	72 2	21 5	8 1	77	Nazaire, E. Auger, Ste. Anne de la Pérade, Que.	
43,482	Caroline	do	Barge	1858	Ste Anne de la Pérade, Que.	72 0	19 7	6 1	52	Louis Asselin, jun., Ste. Anne de la Pérade, Que.	
64,999	Caroline	do	do	1872	Point Lévis, Que.	103 8	22 6	8 3	133	The Department of Public Works, Ottawa.	
73,010	Caroline	do	Schr—Glt	1875	Lotbinière, Que.	70 8	19 8	5 7	50	Esdras Bernier, Lotbinière, Que.	
35,338	Caroline	St. Andrews	do	1842	Beaver Harbour Charlotte Co., N.B.	39 4	11 0	6 3	18	James F. Stewart, fisherman, West Isles, N.B.	
88,459	Caroline	Arichat	do	1888	Dartmouth, N.S.	35 6	11 8	4 7	12	John B. Girroir, West Arichat, N.S.	
72,312	Carrick	St. John, N.B	Bgtn—Bkglt	1877	Tynemouth, St. John, N.B.	121 0	28 5	12 7	291	James Kennedy, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
88,409	Carrie	Digby	Schr—Glt	1884	Clare, N.S.	32 0	11 8	4 6	12	Thomas Cook, Grand Manan, N.B.	
36,270	Carrie	Halifax	do	1859	Cape Canso, N.S.	59 1	17 8	7 3	40	Alex. LeBlanc, Arichat, N.S.	
97,081	Carrie	Lunenburg	do	1890	La Have, N.S	80 4	24 1	9 2	99	Albert McKean, La Have, N.S.	
100,823	Carrie	do	do	1893	La Have, N.S	62 8	20 7	8 2	60	A. Barnes, La Have, N.S	
80,979	Carrie A.	Sydney	do	1882	Christmas Island, C.B.	57 8	19 7	8 8	73	J. M. Blaikie, Great Village, N.S.	
94,646	Carrie C. W	Victoria	do	1888	Mahone Bay, N.S.	76 4	23 6	9 1	92	G. N. Fulton, Truro, N.S.	
69,688	Carrie Delap.	Annapolis	Bk—Bq.	1874	Annapolis, N.S.	186 4	38 5	20 7	1109	Howard D. Troop, St. John, N.B.	
85,619	Carrie Easler.	Port Medway	Schr—Glt	1883	Parrsboro', N.S.	93 8	26 8	9 8	154	James D. Manthorn, Port Medway, N.S.	Classed American Record.
64,054	Carrie Golden.	Liverpool	do	1873	Musquodoboit, N.S.	45 0	15 0	6 0	19	Jason, Payzant, Port Mouton, N.S.	
94,698	Carrie H	Digby	do	1890	Maitland, N.S	47 2	15 0	6 1	20	Augustus Haycock, Westport, N.S.	
96,744	Carrie L. Smith.	St. John, N.B.	Bk—Bq.	1889	Harvey, N.B.	162 7	34 4	15 0	598	John N. Smith, Coverdale, N.B.	Classed Bureau Veritas.
94,643	Carrie M. C.	Lunenburg	Schr—Glt	1888	Mahone Bay, N.S.	55 7	18 3	7 4	39	Wm. Chandler, St. Margaret's Bay, N.S.	
71,386	Carrie Maud	Parrsboro'	do	1876	Parrsboro', N.S.	55 7	19 0	7 4	43	D. P. Winters, Parrsboro', N.S.,	
103,051	Carrie May	Yarmouth	do	1894	Pubnico, N.S.	47 1	16 4	6 4	25	P. A. Amiro, Pubnico, N.S.	
100,445	Carrie O.	Canso	do	1883	Country Harbour, N.S.	33 0	11 5	5 5	12	S. Crant, Whitehaven, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du Navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longeur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
61,629	Carrie R.	Halifax	Schr—Glt	1880	Larry River, N.S.	39 0	14 0	5 7	17	James Leary, Halifax, N.S.	
77,962	Carrier Dove	St. Andrews	do	....	United States	35 0	13 6	4 2	13	Frank Ingersoll, Grand Manan, N.B.	
74,300	Cartier	Quebec	Barge	1873	St. Jean Deschaillons, Que.	93 1	23 5	7 6	109	Jos. Laliberté, St. Jean Deschaillons, Que.	
100,642	Casco	Victoria	Schr—Glt	1878	San Francisco, U.S.	85 0	21 6	8 2	63	George Collins, Victoria, B.C.	
96,932	Caspian	Charlottetown	Bgtn—Bkglt.	1890	Cardigan, P.E.I	123 9	28 7	12 7	297	James E. Macdonald, Cardigan, P.E.I.	Classed English Lloyds.
92,566	Cassie M.	Halifax	Schr—Glt	1887	Sheet Harbour, N.S.	33 8	12 6	5 7	12	Wm. H. Munro, Sheet Harbour, N.S.	
100,232	Castelar	do	do	1871	Bergen, Norway	159 6	33 0	18 1	568	Geo. E. Franklyn, Halifax, N.S.	
55,867	Castor	Quebec	Barge	1856	Lotbinière, Que	58 0	15 0	4 3	23	Ludger Méthot, Lotbinière, Que	
103,363	Castor	do	Sloop	1894	Mille Vaches, Que	55 2	16 8	5 2	31	J. Saingelais, Mille Vaches, Que.	
72,963	Cataract	Picton, Ont.	Schr—Glt	1875	Picton, Ont.	105 5	24 0	10 5	193	F. McGibbon, Sarnia, Ont.	
......	Cataraqui	Kingston	Barge	1872	Kingston, Ont	104 5	22 6	6 1	132	G. Chaffey, Kingston, Ont.	
38,439	Catherine	Arichat	Schr—Glt	1864	L'Ardoise, N.S	47 1	14 8	5 9	20	Pascal Benoit, West Arichat, N.S.	
53,875	Catherine	do	do	1866	St. Jean, Port Joli, Que.	66 5	21 0	7 9	61	C. George, Janvrin's Island, C.B	
64,872	Catherine	Halifax	do	1871	Chezetcook, N.S.	55 6	13 2	5 5	20	Wm. Doyle, Halifax, N.S.	

92,519	Catherine...........	St. Andrews.... .	do	1885	St. George, N.B.....	26 0	11 4	6 0	13	Benjamin McKenzie, St. George, N.B.	
....	Catherine....	Cobourg..........	do	1857	Amherst Island, Ont	83 1	19 8	7 5	97	N. Hudgin, Marysburgh, Ont..	
103,313	Catherine..........	Port Hawkesbury.	do	1894	Cheticamp, C.B.....	33 6	10 7	5 2	10	S. Chiasson, Cheticamp, C.B..	
96,799	Catherine, A. C.....	Halifax.	do	1890	Dover, N.S.........	38 5	14 3	5 6	17	Hezekiah Cleveland, Dover, N.S.	
75,905	Caughnawaga.. ...	Chatham, N. B....	do	1878	Tracadie, N.B.... .	43 1	13 2	4 4	14	Geo. Dugay, Tracadie, N.B....	
55,982	Cavalier............	Quebec.....	Bktn—Bkglt..	1867	Quebec.............	137 0	26 2	11 7	299	John McArthur, jun., Toronto.	
100,233	Cavalier............	Halifax...........	Schr—Glt	1893	Pugwash, N.S.	108 4	28 0	10 7	234	W. H. Dean, Walden, U.S....	Classed American Record.
....	Cecelia.............	Windsor, Ont.....	do	1886	Port Dalhousie, Ont.	135 5	27 7	11 0	290	Isabella Cuddy, Detroit, U.S..	
36,184	Cecelia Ann	Halifax.	do	1839	LaHave, N.S..... ..	40 8	12 7	4 9	11	Wm. Abril, Pope's Harbour, N.S	
96,825	Cecelia W..........	Lunenburg.......	do	1890	Vogler's Cove, N.S..	58 0	17 6	7 4	41	John D. Sperry, Petite Rivière, N.S.	
72,298	Cedar Croft.........	St. John, N. B....	Bk—Bq	1877	Portland, St. John, N.B.	186 6	37 5	22 2	1099	Howard D. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas & Am. Record.
90,875	Celeste Burrill......	Yarmouth.	Ship—3 m....	1886	Clare, N.S..........	226 0	41 2	24 0	1763	Wm. Burrill, Yarmouth N.S..	Classed Bureau Veritas.
103,271	Celia...............	Chatham, N.B....	Schr—Glt	1891	Caraquet, N.B . .	35 4	12 1	4 8	11	D. Gallien, Caraquet, N.B.....	
88,624	Celina..............	Windsor, Ont.....	Scow—Ch'd...	1884	Stoney Point, Ont...	69 0	19 0	4 5	39	Joseph Lalond, jun., Bell River, Ont.	
103,239	Celina..............	Montreal.........	Horse boat....	1888	Lachenaie, Que.....	56 4	23 0	2 3	7	J. Gariépy, Rivière des Prairies, Que.	
72,956	Centennial..........	St. Catharines	Barge........	1876	Port Robinson, Ont..	81 6	21 2	5 3	66	H. O. Brown, Welland, Ont...	
88,680	Centennial..........	St. John, N. B....	Sloop.........	1884	Cambridge, N.B....	35 2	15 0	4 6	15	J. D. Colwell, Cambridge, N.B.	
88,257	Centennial....	do	Schr—Glt	1883	Clifton, N.B........	92 0	26 3	7 6	124	John M. Taylor, St. John, N.B.	
74,041	Centennial..........	Sydney	do	1876	George's River, C.B.	87 5	24 2	10 5	118	E. Bonnell, Burgeo, Nfld......	
61,586	Cepola.......... ...	Shelburne	do	1875	Port LeBert, N.S...	83 0	23 0	8 5	94	Wm. A. McDonald, Lockeport, N.S.	
92,358	Cerdic..............	St. John, N. B....	do .. .	1886	Alma, N.B..........	82 9	26 2	7 6	120	Thos. A. French, St. John, N.B.	
90,824	Ceto...............	Lunenburg	do	1889	Port Medway, N.S..	76 0	24 0	8 5	95	James Conrad, La Have, N.S..	
88,343	Ceylon.............	Port Hawkesbury.	do	1884	Lunenburg, N.S	77 0	23 7	9 2	96	Charlotte Boudrot, Arichat, C.B	
96,915	Ceylon....	Kingston.........	do	1891	Garden Island, Ont..	204 4	36 3	15 2	908	The Calvin Co. (Ltd.), Garden Island, Ont.	
97,151	Chacheemah........	Victoria..........	do	1890	Saanich, B.C.......	39 3	12 2	4 0	10	Chacheemah, Barclay Sound, B.C	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft 10ths	Ft 10ths	Ft 10ths			
57,246	Champion	Digby	Bgtn—Bkglt..	1866	Petite Rivière, N.S..	93 4	25 0	8 8	99	Percy H. Reed, Bear River, N.S.	
61,905	Champion	Liverpool.........	Schr—Glt	1870	Liverpool, N.S......	39 5	14 0	5 5	14	Wm. Cook, Port Mouton, N.S.	
69,446	Champion	Pictou, N.S.	do	1876	River John, N.S....	66 5	19 6	7 0	55	G. McPherson, Fisher's Grant, N.S.	
83,351	Champion	Quebec.....	Sloop.........	1881	Ste. Anne de la Pocatière, Qué.	38 0	13 3	4 5	13	F. X. Nepton, Tadousac, Que..	
35,267	Champion	St. John, N.B....	Schr—Glt	1856	Lepreaux, Charlotte Co., St. John, N.B.	35 0	11 0	4 2	10	Edward Bracket, St. John, N.B.	
66,956	Champion	do	do	1874	Waterboro', Queen's Co., N.B.	78 0	26 5	8 3	97	Frank E. Maxwell, Rockport, Westmoreland Co., N.B.	
72,988	Champion	Wallaceburg	do	1867	New Baltimore, Michigan, U.S.	49 0	15 0	4 0	18	W. C. Fyan, Sarnia, Ont......	
....	Champion	Windsor, Ont.....	Scow—Ch'd...	1872	River Puce, Ont	66 8	18 0	5 2	50	Thobent & Campeau, Bell River, Ont.	
....	Champion	Kingston	Sloop.........	1865	Dog Lake, Ont......	88 5	18 9	4 4	48	C. F. Gildersleeve, Kingston, Ont.	
88,381	Champion.	Sydney...........	Schr—Glt	1893	Louisburg, C.B.	49 5	15 3	5 8	16	John Williams, Louisburg, C.B.	
53,821	Champlain....	Quebec.........	Barge....	1865	Champlain, Que.....	98 0	22 6	8 6	131	Louis Sauvageau, Champlain, Que.	
54,340	Chance.............	Digby............	Schr—Glt	1866	Digby, N.S.........	29 0	10 8	3 5	5	Everitt Drew, Wolfville, N.S.	
103,436	Chapeau...........	Ottawa...........	Barge....	1889	Buckingham, Que...	63 0	19 8	5 0	42	W. J. Poupore, Morrisburg, Ont.	
75,756	Charles.............	Yarmouth........	Ship—3 m....	1879	Tusket, N.S........	212 0	39 4	23 8	1500	John Murphy Est., Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.

71,649	Charles Alberic	Montreal	Sloop	1875	Yamaska, Que	100 0	22 3	6 6	103	Joseph Souillier, Sorel, Que.	
88,658	Charles E. Lefurgey	Charlottetown	Bk—Bq	1884	Summerside, P.E.I.	190 8	36 0	20 9	936	Dorothea Lefurgey, Summerside, P.E.I.	Classed English Lloyds.
88,295	Charles Edouard	Quebec	Sloop	1884	Cap St. Ignace, Que.	51 6	18 5	5 0	24	A. Boulliane, Bergeronnes, Que.	
38,249	Charles F. Surette	Yarmouth	Schr—Glt	1863	Surette Island, N.S.	35 0	11 5	4 5	9	S. Stanwood, Yarmouth, N.S.	
64,866	Charles Frederick	Halifax	do	1872	Harbour au Bouche N.S.	48 6	17 2	7 7	33	D. Farquharson, Charlottetown, P.E.I.	
94,704	Charles Haskell	Digby	do	1869	Essex, U.S.	72 0	21 2	7 3	67	H. Anderson, Digby, N.S.	
38,676	Charles Joseph	Sydney	do	1866	Bras d'Or, C.B.	44 4	15 0	6 5	22	W. Dunlop, North Sydney, C.B.	
90,505	Charles S. Whitney	Parrsboro	Ship—3 m	1885	Parrsboro', N.S.	236 7	42 0	23 8	1651	Geo. D. Spicer, Parrsboro', N.S.	Classed Bureau Veritas.
96,759	Charley Troop	St. John, N.B.	Schr—Glt	1879	Bath, U.S	55 5	16 1	6 0	30	Patrick Conlin, St. John, N.B.	
82,086	Charlie	Charlottetown	do	1854	Beverley, Mass.	70 2	19 4	7 7	64	Jno. T. Crockett, Charlottetown, P.E.I.	
83,421	Charlie	Weymouth	do	1881	Weymouth, N.S.	30 0	10 4	4 6	10	W. H. Eldridge, Sandy Cove, N.S.	
96,970	Charlie Richardson	Shelburne	do	1891	Shelburne, N.S.	43 4	16 9	6 6	26	John B. Harding, Rockland, N S.	
38,391	Charlotte	Arichat	do	1859	River Bourgeois, N.S.	48 1	15 4	6 2	27	Stewart McKinlay, Halifax, N.S.	
38,898	Charlotte	do	do	1847	Grand Ruisseau, N.S.	47 5	16 9	7 8	46	D. W. Palmer, Crapaud, P.E.I.	
92,551	Charlotte	Ottawa	Barge	1888	Montebello, Que	133 5	22 8	6 0	154	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa.	
103,452	Charlotte	Arichat	Schr—Glt	1876	Essex, Mass., U.S.	77 4	21 9	8 1	73	D. Walker, Basin, River Inhabitants, C.B.	
100,784	Charlotte	Chatham, N.B.	do	1889	Caraquet, N.B.	38 3	12 1	5 1	13	R. Young, Caraquet, N.B.	
59,249	Charlotte A.	St. John, N.B.	Wdbt—Bab	1869	Cambridge, N.B.	55 4	19 0	5 4	32	John Wightman, St. John, N.B.	
85,642	Charlotte, E. C.	Lunenburg	Schr—Glt	1883	Mahone Bay, N.S.	74 5	23 0	8 8	80	Dan. McLean, Bay St. George, Nfld.	
43,109	Chatham Head	Chatham, N.B.	do	1862	Miramichi, N.B.	49 0	16 2	6 8	24	Alex. Campbell, Baddeck, C.B.	
100,789	Chazalie	do	do	1890	Caraquet, N.B.	37 8	12 8	4 6	11	R. Young, Caraquet, N.B.	
72,566	Cherokee	Kingston	Barge	1874	Garden Island, Ont.	151 0	26 0	11 2	365	Kingston and Montreal Forwarding Co., Kingston.	
77,586	Cherry	Montreal	do	1878	Montreal	111 5	22 3	6 0	97	F. W. Bertrand, Rigaud, Que.	
38,206	Cherub	Yarmouth	Schr—Glt	1862	Gloucester, U.S.	48 0	15 5	5 8	26	N. Moses, Yarmouth, N.S.	
....	Chicago	Montreal	Barge	1872	Montreal	146 0	24 8	10 3	350	Montreal Transportation Co., Montreal.	

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
92,679	Chief Commander...	Pictou, N.S.......	Schr—Glt	1889	Brulé, N.S.........	50 4	17 7	6 8	39	George Clarke, Tatamagouche, N.S.	
67,000	Chieftain...........	St. John, N.B....	Wdbt—Bab ..	1874	Waterborough, Queen's Co., N.B.	74 0	26 3	6 5	72	John E. Moore, St. John, N.B.	
71,215	Chippewa.........	Sarnia...........	Sloop.........	1874	Muskoka, Ont.....	94 0	23 8	7 8	132	Muskoka Mills Co., Toronto.	
....	Chippewa..........	St. Catharines....	Barge	1868	Wellandport, Ont...	110 0	22 7	7 0	165	John Flett, Chippewa, Ont.	
69,217	Chlorus............	Yarmouth........	Schr—Glt	1875	La Have, N.S. ...	64 0	20 6	8 2	57	A. F. Stoneman, Yarmouth, N.S.	
33,031	Christiana..........	Quebec.	do	1855	Deschambault, Que..	66 6	22 0	7 6	73	Joseph Doyle, Kingston, Ont.	
96,730	Christina..........	Chatham, N.B....	do	1889	Caraquet, N.B	34 4	12 3	4 6	11	Octave Gionet, Caraquet, N.B.	
80,816	Christina Moore....	Windsor, N.S.....	do	1881	Kempt, N.S........	103 0	27 5	11 9	216	Roderick Rose, Cheverie, N.S..	
85,536	Circassian.	Yarmouth........	do	1883	Shelburne, N.S......	87 0	23 9	10 0	115	Wm. Ryder, Lower Argyle, N.S.	
100,579	Citizen.............	Lunenburg.	do	1893	Lunenburg, N.S....	83 0	24 0	9 0	98	J. Creaser, LaHave, N.S.	
100,533	Citizen.............	Digby............	do	1893	Bear River, N.S	66 0	20 6	7 0	47	W. W. Clark, Bear River, N.S.	
59,494	City Point..........	Halifax..........	do	1872	Mahone Bay, N.S...	62 0	20 2	7 8	42	Morgan H. Genge, Channel, Nfld.	
74,131	City Queen.	Lunenburg.	do	1876	do	65 0	20 6	8 4	53	James Freda, Chester, N.S.	
71,176	City of Kingston. ..	Kingston.	Barge........	1874	Kingston, Ont	102 0	19 7	6 8	107	John McKelvey, Kingston, Ont	

100,645	City of San Diego..	Victoria.........	Schr—Glt	1881	San Francisco, U.S..	67 5	20 5	6 5	46	Victoria Sealing and Trading Co., Victoria, B.C.
94,977	Civilian........ ...	Yarmouth........	do	1890	Pubnico, N.S.	80 7	23 8	9 1	97	David L. Amiro, Pubnico, N.S.
72,948	Clairville.	Quebec.	Barge....	1870	Ste. Emélie, Que....	94 6	21 5	6 3	84	F. Dussault, St. Jean Deschallions Lotbiniere, Que.
92,651	Clam Shell....	St. Catharines....	Dredge.......	1887	Tonawanda, Ont....	80 0	20 0	7 0	62	F. B. McNamee, Montreal.
55,864	Clara......	Quebec.	Schr—Glt	1866	Kamouraska, Que...	42 0	13 4	6 5	18	Pierre Levesque, Trois Pistoles, Que.
59,380	Clara.	St. Andrews.....	do	1855	Baltimore, U.S......	95 0	24 3	9 1	132	John A. Wheaton, Salisbury, N.B.
90,869	Clara E. Mason.....	Lunenburg..	do	1887	Lunenburg, N.S....	75 2	23 0	8 6	83	Isaac Mason, Lunenburg, N.S.
74,121	Clara Jane.	Sydney	do	1880	United States.	65 8	17 6	6 7	45	Donald McDougall, Main-à-Dieu, C.B.
90,693	Clara L....	St. Catharines.. .	Scow—Chd. ..	1885	Black Creek, Ont...	75 3	14 6	4 9	45	Geo. W. Sutherland.
96,938	Clara May.........	Charlottetown.....	Schr—Glt	1891	Rustico, P.E.I.. ...	61 7	19 0	7 1	51	Christopher LePage, Rustico, P.E.I.
83,071	Clarence...........	Ottawa..........	Barge....	1881	Rockland, Ont......	110 0	22 3	6 4	139	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.
100,570	Clarence F........ .	Lunenburg	Schr—Glt	1893	Lunenburg, N.S.....	65 7	20 2	8 1	52	D. Smith, Lunenburg, N.S.
103,415	Clarence Smith.....	do	do	1895	do	86 2	24 0	9 3	96	J. A. Smith, Lunenburg, N.S .
83,244	Claribel	Charlottetown	do	1881	Charlottetown, P.E.I	42 5	13 4	6 0	19	Charles Doucet, Cheticamp, C.B.
72,270	Clarine.............	St. John, N.B....	do	1876	Alma, Albert Co., N.B	76 8	25 9	7 2	96	Alma Lumber and Shipbuilding Co., Alma, Albert Co., N.B.
80,662	Clarke....	Ottawa...........	Barge........	1881	Montreal...........	108 0	22 0	6 5	145	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.
97,172	Clayola	Windsor, N.S.....	Schr—Glt	1890	Maitland, N.S......	89 0	28 2	8 7	123	J. Willard Smith, St. John, N.B.
35,724	Clear.	Lunenburg	do	1852	La Have, N.S	53 2	17 2	7 3	31	John Conrad, Lunenburg, N.S.
36,088	Clear the Track.....	Halifax...	do	1857	Jeddore, N.S	40 6	12 5	5 0	12	Peter Webber, Jeddore, N.S...
38,213	Clementina..... ...	Weymouth	do	1862	Argyle, N.S........	53 0	17 0	6 7	34	Charles P. Thomas, Sandy Cove, Digby Co., N.S.
74,228	Cleopatra	Montreal.........	Sloop	1876	St. Aimé, Que .. .	76 0	21 6	5 2	54	Adolph Laperiere, St. Thomas, Que.
90,856	Cleta...............	Lunenburg	Schr—Glt	1886	La Have, N.S	79 8	23 2	8 7	90	Thomas A. Wilson, Bridgewater, N.S.
....	Cleveland	Montreal.	Barge...	1872	Quebec......... ...	138 4	26 1	9 8	328	Montreal Transportation Co., Montreal.
96,973	Clifford........	Shelburne	Schr—Glt	1891	Shelburne, N.S......	86 0	24 2	10 0	129	Alfred E. Jones, Halifax, N.S.
90,592	Clifford.	Lunenburg	do .. .	1885	Lunenburg N.S.....	88 0	25 0	10 1	132	Lewis Anderson & Co., Lunenburg, N.S.

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
85,981	Clifford C.	St. John, N.B	Schr—Glt	1882	Kingston, N.B.	81 0	26 5	7 5	97	Daniel J. Purdy, St. John, N.B.	
85,446	Clifton	Windsor, N.S.	do	1883	Windsor, N.S.	149 0	32 6	16 0	473	C. H. Dimock, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
42,334	Clio	Halifax	Bgtn—Bkglt.	1862	Halifax, N.S.	87 7	22 9	10 4	118	Emelie S. Delisle, St. Christopher, B. W. Indies.	
90,581	Clio	Lunenburg	do	1884	Chester, N.S.	94 6	25 0	10 4	168	J. Eisenhauer & Co., Lunenburg, N.S.	
38,357	Clipper	Arichat	Schr—Glt	1857	West Arichat, C.B.	45 6	13 9	6 4	20	Abraham Foret, West Arichat, N.S.	
55,896	Clorinthe	Quebec	do	1859	Deschambault, Que.	74 3	22 1	7 1	76	A. Chavigny de la Chevrotière, Deschambault, Que.	
66,040	Clorinthe	do	do	1871	Kamouraska, Que.	41 0	14 0	6 1	22	Joseph Guay, St. Etienne de la Malbaie, Que.	
100,893	Clotilde	Weymouth	do	1895	Belliveau's Cove, N.S	98 0	26 8	10 2	149	Edward P. Rice, Weymouth Bridge, N.S.	Classed American Record.
103,551	Clovis	Montreal	Sloop	1895	St. Thomas, Que.	92 1	22 2	5 7	84	Marcel Daneau, St. Thomas, Que	
88,620	Clyde	Lunenburg	Bgtn—Bkglt.	1884	Mahone Bay, N.S.	109 9	27 0	11 9	237	J. Eisenhauer & Co., Lunenburg, N.S.	Classed American Record.
....	Coa	Montreal	Barge	1861	Montreal	92 3	17 1	5 8	92	C. Bertrand, Rigaud, Que.	
71,601	Colborn	do	do	1874	do	149 0	26 6	9 6	301	Montreal Transportation Co., Montreal.	
85,392	Colibri	Port Hawkesbury	Schr—Glt	1884	Magdalen Islands	46 5	13 0	6 6	18	James Britt, Margaree Harbour, N.S.	
80,848	Collector	Halifax	do	1852	La Have, N.S	38 5	12 0	6 0	21	Lewis Hefler, Halifax, N.S.	

100,359	Collinsie	Quebec	do	1889	Chicoutimi, Que	64 0	20 4	6 7	57	E. J. Price, Quebec.	
74,351	Col. Ellsworth	do	do	1860	Essex, Mass	77 4	22 6	7 6	78	E. J. Price, Quebec.	
80,697	Colonna	Montreal	Sloop	1882	St. Thomas, Que	74 5	19 5	4 2	50	E. Latour, Valleyfield, Que.	
92,650	Colorado	Wallaceburg	Schr—Glt	1866	Fairport, U.S.	119 0	26 8	8 2	184	W. D. McRae, Wallaceburg, Ont.	
88,576	Columbia	Kingston	Barge	1885	Bedford Mills, Ont	101 0	22 7	4 8	84	Benjamin Tett, Bedford Mills, Ont.	
71,100	Columbia	Belleville	Sloop	1881	Belleville, Ont	72 0	18 9	7 0	47	Thos. Thomson, Belleville, Ont.	
34,751	Comet	Digby	Schr—Glt	1843	Granville, N.S.	51 6	15 2	7 6	53	James Ray, Wilmot, N.S.	
36,350	Comet	Port Hawkesbury	do	1861	Necumtah, N.S	63 6	19 6	9 3	62	A. D. Cormier, Buctouche, N.B.	
88,387	Comet	Windsor, N.S.	do	1885	Cornwallis, N.S.	32 0	12 6	4 5	10	Thos. Carter, Red Head, N.B.	
36,257	Comet	Halifax	do	1839	Green Harbour, N.S.	45 4	12 2	7 0	29	Charles Boucher, Ragged Island, N.S.	
59,162	Comrade	St. John, N.B	Wdbt—Bab.	1868	Grand Lake, Queen's Co., N.B	76 7	26 5	7 0	77	H. Cameron, Kars, King's Co., N.B.	
100,834	Comrade	Lunenburg	Schr—Glt	1893	Lunenburg, N.S	86 8	24 6	9 3	99	W. N. Reinhardt, La Have, N.S.	
74,071	Condor	Halifax	do	1873	Chezetcook, N.S.	39 5	14 2	5 7	15	Geo. Julian, Chezetcook, N.S.	
74,331	Condor	Yarmouth	do	1877	Beaver River, N.S.	36 3	12 2	4 2	10	S. Perry, Yarmouth, N.S.	
92,553	Condor	Montreal	Barge	1888	Montreal	180 7	34 5	11 6	566	Kingston and Montreal Forwarding Co., Kingston, Ont.	
101,000	Condor	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1888	Shippegan, N.B.	33 0	12 3	4 4	10	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
80,804	Conductor	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1880	Cornwallis, King's Co., N.S.	176 0	37 5	22 8	1063	C. R. Burgess, Wolfville, King's Co., N.S.	Classed Bureau Veritas.
66,354	Confederate	Charlottetown	Schr—Glt	1873	New London, P.E.I.	62 5	18 2	7 4	49	James Barrett, Charlottetown, P.E.I.	
94,944	Congo	Shelburne	do	1889	Shelburne, N.S.	104 0	28 4	11 0	197	Chas. B. Whidden, Antigonish, N.S.	Classed American Record.
59,224	Conquest	St. John, N.B	Wdbt—Bàb.	1869	Springfield, King's Co., N.B.	64 5	22 5	5 9	47	E. Straight, Cambridge, N.B.	
100,721	Conrad	Montreal	Sloop	1893	Pierreville, Que.	102 2	22 8	7 1	125	C. La Frenière, Quebec	
36,533	Conservative	Port Hawkesbury	Schr—Glt	1863	Margaree, C.B	50 0	16 0	6 6	21	Jno. McFarlane, Margaree, C.B.	
....	Consort	Montreal	Barge	1862	Montreal	92 1	18 9	9 2	145	Montreal Transportation Co., Montreal.	
46,189	Constance	Quebec	Schr—Glt	1860	St. Jean Deschaillons, Que.	64 2	19 2	5 8	42	Joseph Plaisance, St. Jean Deschaillons, Que.	
88,673	Constance	St. John, N.B.	Ship—3 m.	1884	Harvey, N.B	221 3	41 1	24 3	1550	Arthur W. Adams, St. John N.B.	Classed Bureau Veritas.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built.—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
85.684	Constitution	Digby	Schr—Glt	1850	Rockport, U.S	50 0	16 5	6 7	28	Joseph Anthony, Granville, N.S.	
103,345	Coquette	Montreal	Yacht	1892	Montreal	35 5	10 0	2 6	3	Arthur Hamilton, Montreal.	
100,053	Cora B	St. John, N.B	Schr—Glt	1890	Canning, N.B	81 5	27 2	7 2	99	James R. Granville, St. John, N.B.	
96,835	Cora L	Lunenburg	do	1890	La Have, N.S	78 7	23 8	8 6	99	Ephram McGillivray, Gabarus, C.B.	
94,758	Cora May	St. John, N.B	do	1889	Black River, N.B	93 9	27 9	7 4	125	Nathaniel C. Scott, St. John, N.B.	
....	Coral	Oakville	do	1874	Oakville, Ont.	47 6	13 0	5 0	26	George Blowers, Port Credit, Ont.	
59,866	Coral Leaf	Quebec	Barge	1868	Lévis, Que	90 0	22 5	5 8	88	Henri Vassal, Pierreville, Que.	
80,605	Coral Leaf	Barrington	Schr—Glt	1880	Pubnico, N.S	71 5	22 0	8 2	71	M. O'Brien, Barrington, N.S.	
103,419	Cordova	Lunenburg	do	1895	Lunenburg, N.S	81 0	22 0	9 1	86	C. Smith, Lunenburg, N.S.	
78,990	Coringa	Windsor, N.S	Ship—3 m	1879	St. John, N.B	193 0	37 0	23 5	1289	Bennett Smith&Sons, Windsor, Hants Co., N.S.	Classed Bureau Veritas.
88,304	Corinne	Quebec	Schr—Glt	1884	Bay St. Paul, Que	52 0	17 4	5 4	30	E. Bluteau, River St. François, Que.	
103,024	Corinto	Parrsboro'	do	1895	Port Greville, N.S.	76 8	25 3	7 9	98	George A. Morris, Advocate, N.S.	
71,163	Corisande	Port Hope	do	1873	Marine City, U.S	137 0	26 0	11 1	275	John C. Miller, Parry Sound, Ont.	
....	Corn Crib	Montreal	Barge	1868	Montreal	132 1	22 7	10 1	296	Montreal Transportation Co., Montreal.	

35,972	Cornelian	Halifax	Schr—Glt	1856	La Have, N.S	52 4	17 2	6 6	28	Casper Wentzel, La Have, N.S	
97,000	Cornelius	New Westminster	do	1884	New Westminster, B.C.	42 6	15 5	4 0	19	William F. Kent, Vancouver, B.C.	
94,889	Cornwall	Montreal	Barge	1890	Kingston, Ont	178 6	35 2	10 7	586	Montreal Transportation Co., Montreal, Que.	
92,442	Coronet	Toronto	Schr—Glt	1887	Port Credit, Ont	58 0	16 5	3 6	24	Lionel Yorke, Toronto, Ont	
94,942	Coronilla	Shelburne	do	1889	Sable River, N.S	43 0	15 0	6 0	23	Wm. H. Kenney, Cape Island, N.S.	
77,888	Corrina	Quebec	do	1879	Les Eboulements, Que.	48 3	17 5	6 9	36	Charles Bertrand, Isle Verte, Que.	
103,083	Corsair	Chatham, N.B	do	1893	Caraquet, N.B	33 6	12 0	4 8	10	T. Ahier, Shippegan, N.B	
74,014	Corsica	Sydney	do	1888	Lunenburg, N.S	73 0	22 8	8 5	79	W. Hickey, North Sydney, C.B	
100,104	Coryl	Parrsboro'	do	1891	Port Greville, N.S	73 6	19 7	6 2	59	James H. Card, Parrsboro' N.S	
96,940	Cosmo	Charlottetown	Bktn—Bqtn	1891	Grand River, P.E.I	149 0	30 0	14 9	385	John Yeo, Port Hill, P.E.I	Classed English Lloyds.
88,485	Couchiching	Winnipeg	Barge	1880	Fort Francis, Ont	82 0	21 0	5 3	77	Rainy Lake Lumber Co., Ltd., Winnipeg.	
88,582	County of Yarmouth	Yarmouth	Ship—3 m	1884	Belliveau's Cove, N.S	243 0	44 5	24 0	2154	W. D. Lovitt Est., Yarmouth, N.S.	Classed American Record.
90,650	Coup d'Etat	do	Sloop	1885	Pubnico, N.S	38 0	11 7	4 2	11	M. D'Entremont, Pubnico, N.S.	
103,368	Courageux	Quebec	do	1895	Les Escoumains, Que	59 2	19 2	5 4	37	A. Gagnon, Les Escoumains, Que.	
83,295	Craftsman	Kingston	Barge	1883	Kingston, Ont	99 0	16 6	5 1	65	B. Smith, Stonington, Ont	
71,277	Craftsman	do	Schr—Glt	1873	Port Burwell, Ont	132 0	25 8	10 4	266	Jas. Cunningham, Collingwood, Ont.	
88,678	Creedmoor	St. John, N.B	Ship—3 m	1884	Gardner's Creek, N.B	214 4	40 2	24 0	1399	Jas. Kennedy, St. John, N.B	Classed Bureau Veritas.
80,054	Crestline	Moncton	Schr—Glt	1881	St. Martin, N.B	85 9	27 8	7 6	117	Fred W. Sumner, Moncton, N.B.	
64,710	Crown Prince	Port Hawkesbury	do	1871	Port Hawkesbury, N.S.	42 0	14 6	5 7	18	Francis C. Cook, Port Mulgrave, N.S.	
66,921	Crown Prince	St. John, N.B	do	1873	Westfield, King's Co., N.B.	75 6	25 8	6 5	81	Chas. Pickard, Sackville, N.B.	
71,332	Crusade	Digby	do	1851	Essex, U.S	61 0	17 8	6 8	44	W. R. Covert, Granville, N.S	
88,290	Crusoe	St. Andrews	do	1886	St. Andrews, N.B	30 9	12 4	5 6	13	Jas. Starkie, St. Andrews, N.B.	
85,441	Cuba	Windsor, N.S	Bktn—Bqtn	1883	Hantsport, Hants Co., N.S	140 0	34 0	13 8	453	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	do
88,693	Culdoon	St. John, N.B	do	1885	Gardner's Creek, N.B	138 1	31 4	13 0	373	Jas. Kennedy, St. John, N.B	do
75,578	Cultivateur	Montreal	Sloop	1875	Yamaska, Que	90 8	22 0	5 4	79	C. H. Machildon, St. Pierre	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Officia Number. — Numéro matricule.	Name of Ship — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft, 10ths	Ft, 10ths	Ft, 10ths			
74,081	Cumminger	Halifax	Schr—Glt	1876	St. Mary's River, N.S	92 6	26 3	10 4	154	J. W. O'Hara, Isaac's Harbour, N.S.	
100,741	Curaçao	Windsor, N.S.	Bgtn—Bkglt.	1894	Hantsport, N.S.	128 0	29 0	10 8	289	Geo. B. Lockhart, New York, U.S.	Classed Bureau Veritas.
100,483	Curfew	Lunenburg	Schr—Glt	1892	La Have, N.S.	58 2	20 0	7 8	49	J. D. Sperry, Petite Rivière, N.S.	
61,407	Curlew	Chatham, N.B.	do	1872	Shippegan, N.B.	45 2	14 3	6 2	22	P. Luce, Island of Jersey	
88,301	Curlew	Quebec	Yawl	1884	Island of Orleans	44 3	14 0	5 4	19	Stuart H. Dunn, Quebec	
80,085	Curlew	St. John, N.B.	Bgtn—Bkglt.	1881	Gardner's Creek, N.B	125 8	29 5	13 0	307	Schofield & Co., Ltd., St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas and American Record.
103,181	Curlew	Shelburne	Schr—Glt	1895	Shelburne, N.S.	75 0	19 6	8 5	63	Arthur Hood, Shelburne, N.S.	
80,389	Cygnet	Parrsboro'	do	1882	Parrsboro', N.S.	74 1	24 3	8 5	86	W. J. Dalton, St. John, N.B.	
83,381	Cygnet	Toronto	Yacht	1879	Buffalo, U.S.	44 0	15 5	5 0	27	Thos. McGaw, Toronto, Ont.	
37,153	Cygnet	Yarmouth	Schr—Glt	1869	Plymouth, N.S.	42 5	15 2	5 5	18	C. Perry, Plymouth, N.S.	
100,916	Cygnet	Chatham, N.B	do	1889	Caraquet, N.B.	38 3	12 3	5 0	12	G. Romeril, Paspebiac, Que.	
88,348	Cymbeline	Lunenburg	do	1884	Conquerall, N.S.	80 2	23 9	9 2	97	J. N. Rafuse, La Have, N.S.	
103,427	Cymbrian	do	do	1895	La Have, N.S.	65 2	21 0	8 5	60	D. Fralick, La Have, N.S.	
100,971	Cyprian	Chatham, N.B.	do	1892	Caraquet, N.B	36 6	12 8	4 4	10	S. E. Surette, Caraquet, N.B.	

92,731	Cyprus	Toronto	Yacht	1879	Fairlie, G.B	30 0	6 4	5 4	6	Dugald J. MacMurchy, Toronto, Ont.	
85,649	Cyrene	Lunenburg	Schr—Glt	1883	Bridgewater, N.S.	81 2	23 9	9 2	107	C. A. Richardson, Sydney, C.B.	
....	D	Montreal	Barge	1868	Batiscan, Que.	114 8	22 9	8 2	196	Montreal Transportation Co., Montreal.	
88,418	D. W. B	St. John, N.B	Schr—Glt	1884	Westfield, N.B.	88 3	26 8	7 7	121	W. B. McLean, St. John, N.B.	
88,355	D. A. Mader	Lunenburg	do	1884	Mahone Bay, N.S.	73 3	22 9	9 0	85	Nathan Mader, Mahone Bay, N.S.	
100,591	D. N. Salvaille	Montreal	Barge	1887	Yamaska, Que	107 7	22 7	8 4	169	John Cronie, J. Hurtubise, Montreal.	
100,638	D. W. Gordon	Victoria	Sloop	1892	Victoria, B.C.	39 0	13 0	5 4	12	J. P. Beudrodt, Victoria, B.C.	
61,966	D. Cronan	Halifax	Schr—Glt	1870	Mosers River, N.S.	51 8	18 0	7 4	39	Peter LeMarquand, Esquimaux Point, Que.	
97,085	D. Cronan	Lunenburg	do	1890	Mahone Bay, N.S.	63 8	20 3	8 0	59	Wm. F. Tidmarch, Charlottetown, P.E.I.	
42,359	D. Grant	Halifax	do	1863	Antigonish, N.S	82 7	23 4	10 0	116	Wm. Boudroit, D'Escousse, C.B.	
83,368	D. Talbot	Quebec	do	1881	Kekaska, Labrador	33 0	11 5	4 4	10	Desiré Talbot, Natashquan, Labrador.	
100,913	Daffodil	Chatham, N.B	do	1891	Caraquet, N.B	35 6	12 7	4 4	10	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
46,667	Daisy	Digby	do	1864	Port Gilbert, N.S.	35 0	12 1	4 9	11	Hayden C. Guptell, Digby, N.S.	
72,058	Daisy	Arichat	do	1877	St. Peter's, C. B.	54 9	17 0	7 5	34	P. Richard, Arichat, C.B.	
88,445	Daisy	Halifax	Sloop	1884	Dartmouth, N.S.	38 8	12 6	5 5	14	Alfred E. Jones, Halifax, N.S.	
85,655	Daisy	do	Schr—Clt	1883	St. Margaret's Bay, N.S.	39 3	14 0	5 7	15	Samuel Richardson, Indian Harbour, N.S.	
92,584	Daisy	Gaspé	do	1890	Belle Anse, Que.	63 4	21 0	9 2	70	J. T. Girard, Malbaie, Que.	
100,088	Daisy	St. John, N.B	do	1892	Westfield, N.B.	61 7	18 9	4 6	45	J. H. Day, Westfield, N.B.	
103,180	Daisy	Shelburne	do	1895	Green Harbour, N.S.	32 0	10 1	4 8	10	J. E. Lloyd, Brighton, N.S.	
97,072	Daisy	Charlottetown	Bktn—Bkglt.	1893	Grand River, P.E.I.	148 0	30 0	14 8	384	John Yeo, Port Hill, P.E.I.	Classed English Lloyds.
100,890	Daisy	St. John. N.B	Wdbt—Bàb	1894	St. John, N.B	47 7	15 9	4 1	25	G. S. Belyea, St. John, N.B.	
90,427	Daisy Vaughn	Liverpool	Schr—Glt	1886	Barrington, N.S	69 0	22 0	7 5	70	J. V. Dexter *et al.*, Liverpool, N.S.	
88,579	Dakota	Kingston	Barge	1885	Garden Island, Ont.	170 4	30 6	11 9	516	Kingston and Montreal Forwarding Co., Kingston.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
71,602	Dalhousie	Montreal	Barge	1874	Montreal	136 0	23 0	9 3	245	Montreal Transportation Co., Montreal.	
59,856	Damascus	Quebec	Schr—Glt	1868	St. François Xavier, Que.	60 5	19 0	6 2	45	Romuald Leclerc, St. Siméon, Que.	
....	Dan	Montreal	Barge	1869	Machiche, Que.	93 4	18 8	5 1	100	L. Delisle, Valleyfield, Que.	
100,655	Dandy	Kingston	Sloop	1894	Seeley's Bay, Ont.	80 7	17 9	4 6	40	G. H. Hawkins, Seely's Bay, Ont.	
42,987	Daniel	Charlottetown	Schr—Glt	1863	Murray Harbour, P.E.I.	53 0	17 0	7 1	37	Alexander Roberts, Tatamagouche, N.S	
94,710	Daniel Simmons	Digby	do	1862	United States	66 6	22 1	7 3	70	Isaac G. Hutchesson, Brighton, N.S.	Classed American Record.
83,115	Daphne	Halifax	Sloop	1875	Halifax, N.S.	26 0	7 8	4 3	4	John Peters, Halifax, N.S.	
36,129	Daring	do	Schr—Glt	1847	Cape Negro, N.S.	45 3	12 8	5 5	26	Geo. Laffoley, Westport, N.S.	
35,896	Daring	do	do	1845	Halifax, N.S.	60 2	22 9	33 7	80	Peter McPhee, Halifax, N.S.	
85,663	Daring	do	do	1880	Sambro, N.S.	44 2	14 7	6 3	17	Charles Slaunwhite, Terrence Bay, N.S.	
72,297	Darpa	St. John, N.B.	Brig—Bk	1877	Carleton, St. John, N.B.	131 5	29 0	12 9	324	F. Tufts, St. John, N.B.	Classed American Record.
59,470	Dart	Guysboro'	Schr—Glt	1871	Mahone Bay, N.S.	58 3	18 9	7 5	44	J. J. Sangster, Guysboro', N.S.	
85,667	Dart	Halifax	do	1882	Chezetcook, N.S.	33 5	12 0	4 4	9	George Jullien, Chezetcook, N.S.	
35,537	Dart	Chatham, N.B.	do	1849	Miramichi, N.B.	34 2	12 8	5 1	10	James Girard, Gaspé, Que.	

35,808	Dasher	Halifax	Bgtn—Bkglt.	1845	Yarmouth, N.S.	67 3	18 8	10 1	76	Frederick McDonald, Hantsport, N.S.	
....	Dauntless	Toronto	Schr—Glt	1868	Port Severn, Ont.	67 5	19 8	5 4	72	John M. Appleton, Collingwood, Ont.	
83,021	Dauntless	Wallaceburg	do	1867	Oakville, Ont.	105 5	23 4	9 1	156	M. J. Glass, Sarnia, Ont.	
96,767	Dave	Port Hawkesbury	do	1893	Port Hawkesbury, N.S.	58 0	18 6	7 5	49	W. H. Paint, Port Hawkesbury, N S.	
100,819	David James	Barrington	do	1894	Lockeport, N.S.	55 0	16 8	7 0	27	Jas. F. Duncan, Cape Island, N.S.	
100,884	David Lynch	St. John, N.B.	do	1894	St. John, N. B.	83 0	21 1	8 3	65	J. S. Thomas, St. John, N.B.	
88,403	David Sprague	Digby	do	1866	United States	57 0	17 0	6 5	31	J. N. Gardner, Yarmouth, N.S.	
83,337	Davidson	Ottawa	Barge	1883	Hull, Que	110 7	22 6	7 0	150	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa.	
100,636	Dawendeena	Victoria	Sloop	1892	Victoria, B.C.	33 4	11 5	4 5	10	New England Co., London, Eng.	
54,341	Dawn	Digby	Schr—Glt	1867	Long Island, N.S.	48 1	16 7	6 5	25	Ebenezer Gaskill, Grand Manan, N.B.	
96,750	Dawn	St. John, N.B.	do	1889	Upper Gagetown, N.B	39 2	12 8	4 6	12	Chas. L. Currier, Upper Gagetown, N.B.	
100,605	Dawn	Barrington	do	1893	Shelburne, N.S.	68 0	18 0	7 6	49	A. N. Smith, Barrington, N.S.	
100,915	Dawn	Chatham, N.B.	do	1891	Caraquet, N.B.	37 0	12 7	4 6	12	G. Romeril, Paspebiac, Que.	
72,052	Day Spring	Arichat	do	....	United States	66 5	18 3	7 4	52	Charles LeBlanc, Port Royal, N.S.	
59,484	Day Spring	Halifax	do	1866	Chester, N.S.	56 2	18 0	7 1	36	Colin J. Myers, Jeddore, N.S.	
88,365	Day Star	Victoria	Sloop	1883	London, Eng.	16 5	6 0	2 0	4	A. W. Sillitoe, Est., New Westminster, B.C.	
61,384	Deceiver	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1870	Richibucto, N.B.	37 5	11 6	4 2	13	J. D. Richard, Richibucto, N.B	
100,069	Deer Hill	St. John, N.B.	do	1891	Moss Glen, N.B.	136 5	33 2	11 0	341	Wm. H. Merritt, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
103,063	Defender	Yarmouth	do	1895	Pubnico, N.S.	43 2	14 7	6 1	20	A. D'Entremont, Pubnico, N.S.	
37,565	Defiance	Port Hawkesbury	do	1845	Lunenburg, N.S.	48 6	15 7	7 0	24	Anthony Walker, River Inhabitants, C.B.	
39,032	Defiance	Halifax	do	1838	Sheet Harbour, N.S.	58 8	18 9	9 8	59	John Cameron, Sheet Harbour, N.S.	
92,503	Defiance	St. Andrews	do	1884	Lubec, Maine, U.S.	33 0	12 8	7 0	17	F. Calder, Campobello, N.B.	
75,647	Defiance	St. Catharines	do	1859	Port Hope, Ont.	103 0	22 0	7 0	89	R. McLaren, St. Catharines, Ont.	
....	Defiance	Toronto	do	1845	Etobicoke, Ont.	49 0	14 0	4 9	26	J. Adamson, Toronto, Ont.	
83,152	Delaware	Belleville	do	1880	Oswego, N.Y.	105 0	22 0	8 0	152	N. Allen, Belleville, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered Tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft 10ths	Ft 10ths	Ft 10ths			
36,107	Delhi	Halifax	Schr—Glt	1857	Country Harbour, N.S.	43 5	14 4	5 9	19	Jas. W. Cleaveland, Sheet Harbour, N.S.	
66,069	Delia	Quebec	Barge	1873	Pointe aux Pizeau, Que.	95 0	18 0	6 3	91	A. Malette, Lachine, Que.	
97,078	Delight	Charlottetown	Schr—Glt	1894	Souris, P.E.I.	85 0	23 9	9 2	109	W. McDonald, Souris, P.E.I.	Classed American Record.
103,118	Della F. Tarr	St. Andrews	do	1883	Salem, U.S.	56 0	17 0	5 7	34	Chas. H. Greenwood, Campobello, N.B.	
52,491	Delphinie	Quebec	do	1864	LesEboulements, Que	56 0	17 5	7 4	38	Elzéar Boucher, Trois Pistoles, Que.	
103 095	Delphis	Montreal	Sloop	1890	Sorel, Que	92 7	22 7	6 0	91	D. Lespérance, Montreal	
90,855	Delta	Shelburne	Schr—Glt	1886	Lunenburg, N.S.	44 4	16 2	7 0	25	Penninah McKenzie, Lockeport, N.S.	
....	Delta	Kingston	Barge	1864	Bedford Mills, Ont.	102 7	20 7	6 0	127	J. Chaffey, Bedford Mills, Ont.	
96,747	Delta	St. John, N.B.	Schr—Glt	1889	Waterborough, N.B.	40 8	13 7	5 0	20	James Donald, St. John, N.B.	
100,277	Delta	Windsor, N.S.	do	1892	Kempt, N.S.	118 3	30 5	11 9	287	Rodk. Pratt, Cheverie, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
51,516	Delvina	Quebec	do	1863	St. Simon, Que.	54 0	15 0	6 7	31	Théophile Dionne, St. André, Que.	
92,380	Demozelle	St. John, N.B.	do	1888	Hopewell Cape, N.B.	94 0	28 1	9 2	163	Ernest W. Lynds, Hopewell, N.B.	
72,579	Denmark	Kingston	do	1867	Garden Island, Ont.	134 8	25 6	10 9	305	Calvin Co. (Limited), Garden Island, Ont.	
38,368	Deseada	Arichat	do	1849	L'Ardoise, N.S.	45 2	14 9	7 4	35	Chas. Boudrot, Poulamond, C.B.	

46,100	Despatch	Shelburne	Bgtn—Bkglt.	1863	Shelburne, N.S.	105 3	26 0	12 6	226	Benj. Crawley, Boston, Mass.
38,306	Despatch	Arichat	Schr—Glt	1855	Margaree, C.B.	52 7	17 0	7 1	32	Marcella Blancher, Margaree, C.B.
83,492	Dessie	Liverpool	do	1882	Brooklyn, N.S.	32 6	11 0	5 1	10	Amasa H. Fiske, Lockeport, N.S.
83,320	Dessie M	Port Medway	do	1886	Port Medway, N.S.	82 4	23 2	9 0	98	W. H. Brookfield, Halifax, N.S.
....	Detroit	Montreal	Barge	1873	Montreal	149 6	25 7	10 4	350	Montreal Transportation Co., Montreal.
71,637	Deux Frères	do	Sloop	1872	Lanoraie, Que	99 0	23 0	6 7	101	D. Lacourcière, Batiscan, Que.
80,986	Diamond	Halifax	Schr—Glt	1882	Guysboro', N.S.	80 6	24 0	9 4	101	Thos. Boudrot, Arichat, N.S.
94,811	Diana	Victoria	do	1889	Victoria, B.C.	65 2	19 9	7 1	50	Geo. Collins, Victoria, B.C.
77,607	Dianthus	Halifax	do	1878	Petite Rivière, N.S.	57 0	18 7	7 3	45	G. Stevens, Musquodobit, N.S.
80,836	Dictator	Lunenburg	do	1881	Lunenburg, N.S.	71 4	22 4	8 5	79	Geo. Cunningham, Halifax, N.S.
97,089	Dictator	do	do	1890	do	76 0	23 6	9 4	87	David Smith, Lunenburg, N.S.
80,988	Dido	Guysboro'	do	1883	Isaac's Harbour, N.S.	64 8	21 0	7 8	59	Freeman McMillan, Isaac's Harbour, N.S.
90,834	Diego	Port Medway	do	1895	East Port Medway, N.S.	48 0	16 3	6 8	27	Harris Conrad, Cherry Hill, N.S.
46,483	Dielytris	Lunenburg	do	1865	Lunenburg, N.S.	71 0	20 3	7 9	58	Alfred J. Cook, Montague, P.E.I.
41,936	Diligence	Quebec	Barge	1858	Champlain, Que.	83 0	25 4	7 5	111	Joseph Durand, Champlain, Que.
66,679	Diploma	Yarmouth	Schr—Glt	1873	Pubnico, N.S.	45 7	21 8	8 1	83	L. D'Eon, Yarmouth, N.S.
103,076	Dipper	Chatham, N.B.	do	1893	Shippegan, N.B.	34 6	12 2	4 8	11	W. S. Loggie, Chatham, N.B.
96,826	Director	Lunenburg	do	1890	Lunenburg, N.S.	75 0	23 5	9 0	87	Frederick W. Gilbert, Halifax, N.S.
61,305	Discovery	Victoria	do	1863	Victoria, B.C.	57 0	19 3	4 2	40	N. Wassam, San Juan Bay, B.C.
92,515	Dispute	St. Andrews	do	1879	St. George's, N.B.	30 0	12 0	6 4	13	E. N. Patch, Campobello, N.B.
46,163	Dixie	Quebec	do	1854	Quebec	37 0	11 2	5 8	13	Jas. Gibb, jr., Quebec
100,583	Dollard	Montreal	Sloop	1892	Pierreville, Que.	101 2	23 1	6 3	89	Chas. Yergeau, St. Thomas de Pierreville, Que.
92,412	Dollie Dutton	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1888	Tracadie, N.B	35 0	12 9	5 2	13	John Young, Tracadie, N.B.
83,027	Dolly Morden	Wallaceburg	do	1881	Dresden, Ont.	120 7	26 1	9 0	198	Geo. H. Morden Oakville, Ont.
75,426	Dolphin	Annapolis	do	1878	Port Williams, N.S.	32 0	12 3	4 8	11	Joseph Mitchell, Hantsport, N.S.

Alpahbetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
75,430	Dolphin	Annapolis	Schr—Glt	1878	Granville, N.S	35 3	12 3	5 2	11	W. C. Woodworth, Granville, N.S.	
39,275	Dolphin	Halifax	do	1847	Three Rivers, Que.	48 5	14 8	6 9	29	John McNeil, Mabou, C.B	
38,374	Dolphin	do	do	1844	Janvin Island, C.B.	47 4	14 7	6 7	23	James Stoddard, Clam Harbour, N.S.	
80,030	Dolphin	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1880	Salmon Bay, Queen's Co., N.B.	58 5	20 9	5 3	36	Clarence A. Cannon, Harvey, N.B.	
38,418	Dolphin	Arichat.	Schr—Glt	1861	Cheticamp, C.B.	59 1	17 4	7 0	36	Wm. S. Peart, Guysboro, N.S.	
33,211	Dolphin	Quebec	do	1856	Gentilly, Que.	80 4	23 2	8 7	110	Theophite Chenevert, St. Cuthbert, Montreal.	
103,533	Dolphin	Halifax	do	1895	Sheet Harbour, N.S.	44 7	14 0	6 0	21	Samuel Kenney, Sheet Harbour, N.S.	
85,736	Dominion	Lunenburg	do	1883	Lunenburg, N.S.	77 2	23 7	9 2	96	Andrew Gray, Sambro, N.S.	
38,526	Domitille	Sydney	do	1866	Cape George, C.B.	48 3	14 2	5 7	18	P. LeBlanc, St. Peter's, C.B.	
90,883	Donald Cann.	Yarmouth	do	1888	Shelburne, N.S.	93 0	24 0	9 6	99	H. B. Cann, Yarmouth, N.S.	Classed American Record.
64,048	Donna Bell	Digby	do	1851	United States.	67 6	18 9	6 8	46	Edward F. Doucette, Meteghan, N.S.	
85,344	Donzella	Lunenburg	do	1883	Vogler's Cove, N.S.	82 4	24 0	10 1	119	L. Anderson & Co., Lunenburg, N.S.	
90,871	Dora	Yarmouth	do	1886	Yarmouth, N.S.	73 0	20 8	7 9	63	A. F. Stoneman, Yarmouth, N.S.	

100,841	Dora	Lunenburg	do	1894	Lunenburg, N.S.	78 0	22 9	9 5	80	W. F. Acker, Lunenburg, N.S.	
100,917	Dora	Chatham, N.B.	do	1890	Caraquet, N.B.	36 0	12 6	4 6	11	G. Romeril, Paspebiac, Que.	
100,168	Dora Siewerd	Victoria	do	1891	Lunenburg, N.S.	81 1	24 4	9 3	94	Mrs. H. F. Sieward, Victoria, B.C.	
74,280	Dorchester	Montreal	Barge	1876	Quebec	148 5	27 1	11 1	375	Montreal Transportation Co., Montreal.	
92,630	Doris	Lunenburg	Bgtn—Bkglt.	1887	Chester Basin, N.S.	96 2	26 4	10 5	187	James Eisenbauer & Co., Lunenburg, N S.	
100,713	Doris	Montreal	Sloop	1893	Pierreville, Que.	109 0	22 8	10 4	186	J. N. Fulton, Montreal	
41,871	Dot	St. John, N.B.	Schr—Glt	1859	Indiantown, N.B.	54 0	15 0	7 3	30	William Hicks, St. Andrews, N.B.	
92,351	Douglas	do	Bk—Bq	1886	St. John, N.B.	161 7	33 4	13 0	509	Chas. McL. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
35,173	Dove	Halifax	Schr—Glt	1839	Cornwallis, N.S.	54 4	15 0	6 9	32	Wm. Gormley, Truro, N.S.	
85,972	Dove	St. John, N.B.	do	1882	Musquash, N.B.	35 0	12 9	5 3	11	Samuel McGuire, Irishtown, N.B.	
94,721	Dove	Windsor, N.S.	do	1888	Cornwallis, N.S.	43 0	12 7	4 8	17	R. George, Parrsboro', N.S.	
75,711	Dove	Yarmouth	do	1877	Tusket Wedge, N.S.	43 7	15 1	5 1	19	W. D. Porter, Yarmouth, N.S.	
100,333	Dove	Maitland	do	1891	Noel, N.S.	97 1	27 2	10 0	168	E. A. O'Brien, Noel, N.S.	Classed American Record.
100,613	Dove	Shelburne	do	1894	Shelburne, N.S.	86 0	21 4	8 7	90	Arthur Hood, Shelburne, N.S.	
100,999	Dove	Chatham, N.B.	do	1891	Shippegan, N.B.	33 6	12 3	4 8	11	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
92,597	Dread Not	Sydney	do	1888	Bras d'Or, C.B.	35 4	13 3	5 1	10	Peter LeBlanc, Bras d'Or, C.B.	
57,472	Dreadnaught	Annapolis	do	1870	Granville, N.S	35 5	13 5	5 6	11	Joseph Mitchell, Hantsport, N.S.	
90,760	Dreadnaught	St. John, N.B.	do	1886	Johnston, N.B.	48 9	16 4	4 7	29	John Cole, Johnston, N.B.	
74,326	Dreadnaught	Yarmouth	do	1877	Richmond, N.S.	46 6	16 0	5 5	19	J. D. Payson, Westport, N.S.	
53,901	Dreadnaught	Parrsboro'	do	1865	Parrsboro', N.S.	34 8	11 9	4 9	10	John Lake, Parrsboro', N.S.	
74,357	Dreadnot	Halifax	do	1877	Brulé, N.S.	51 0	17 8	6 3	28	Reuben Smith, Cape Sable Island, N.S.	
59,318	Dreadnot	St. Andrews	do	1850	Gloucester, Mass., U.S.	42 5	12 8	6 0	18	Jas. Brayley, Grand Manan, N.B.	
53,562	Dream	Halifax	do	1865	Newdiquoddy, N.S.	52 0	17 7	6 5	31	Wm. B. Herbert, Halifax, N.S.	
74,103	Drucilla May	do	do	1877	Shoal Bay, N.S.	39 5	14 8	6 0	18	J. G. Morrison, Englishtown, N.S.	
90,097	Druid	St. John, N.B.	do	1882	Portland, N.B.	81 3	27 2	7 5	97	Simeon H. White, Sussex, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,507	Dry Dock	Victoria	Scow—Chd.	1886	New Westminster, B.C.	80 0	19 0	4 0	44	Geo. Byrnes, Victoria, B.C.	
90,812	Dude	Port Hope	Schr—Glt	1880	Sodus Point, U.S.	28 0	9 0	3 0	3	A. Campbell, Lakeport, Ont.	
....	Duluth	Montreal	Barge	1873	Quebec	139 0	26 0	10 0	337	Montreal Transportation Co., Montreal.	
55,926	Dundee	Quebec	do	1867	Ste. Anne de la Pérade, Que.	88 0	23 0	6 9	90	Mrs. Marie A. Proud'homme, Longueuil, Que.	
....	Dundee	Montreal	Bk—Bq	1870	St. Catharines, Ont.	125 2	23 6	10 0	262	Hugh Kelly, Toronto, Ont.	
103,250	Dunmore	do	Schr—Glt	1895	Kingston, Ont.	182 5	34 9	11 9	590	Montreal Transportation Co., Montreal.	
103,384	Dunrobin	Winnipeg	Barge	1895	Keewatin, Ont.	47 6	13 2	5 4	20	H. Armstrong, Portage la Prairie, Man.	
80,945	Dunvegan	Chatham, N.B.	Bk—Bq	1881	Kouchebouguac, N.B.	172 7	35 0	19 0	786	Geo. K. McLeod, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
42,352	Durham	Halifax	Schr—Glt	1840	New Dublin, N.S.	52 9	16 4	7 0	29	Wm. Slade, Musquodoboit, N.S.	
42,213	Dusky Lake	Guysboro'	do	1861	East Port Medway, N.S.	62 0	19 9	7 5	44	McGillvray & McLean, Guysboro', N.S.	
75,624	Dwina	Shelburne	do	1878	Port le Bear, N.S.	67 0	21 0	7 0	52	Daniel Lloyd, Brighton, N.S.	
90,497	E. M.	Halifax	Sloop	1880	Lunenburg, N.S.	28 5	7 7	3 0	3	W. A. Smith, Halifax, N.S.	
100,762	E. A. Fulton	Toronto	Schr—Glt	1863	Toledo, U.S.	137 0	25 0	10 3	228	E. A. Jackman, Toronto, Ont.	

37,016	E. A. Nickerson....	Shelburne	do ...	1865	Barrington, N.S....	40 0	13 7	5 9	16	Josiah Christopher, Parrsboro', N.S.	
90,479	E. A. O'Brien.......	Maitland.........	Bk—Bq.....	1891	Noel, N.S...	185 0	37 4	21 3	1037	Osmond O'Brien, Noel, N.S...	Classed Bureau Veritas and American Record.
88,253	E. B. Colwell.... .	St. John, N.B.. .	Schr—Glt	1883	Carleton, N.B......	44 6	14 3	5 9	19	George F. Paul, Beaver Harbour, N.B.	
88,280	E. B. Lane.........	St. Andrews	do	1875	Green Cove, N.S....	34 0	11 5	5 1	12	Theo. H. McConnell, St. George, N.B.	
94,810	E. B. Marvin......	Victoria..........	do	1884	Kennebunk, U.S....	98 2	24 4	8 8	96	J. G. Cox, Victoria, B.C	
77,604	E. D. Myra.	Halifax	do	1878	La Have, N.S......	60 0	19 8	7 5	43	James H. Beaver, Pleasant Harbour, N.S.	
61,132	E. G. Benedict......	Montreal.........	do	1869	Mill Point, Ont.....	104 5	26 2	8 3	154	Thomas Lucas, Windsor, Ont..	
75,797	E. H. Bronson ...	Ottawa..........	Barge........	1878	Hull, Que.	109 3	22 4	8 0	158	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
85,510	E. H. Foster..	St. John, N.B....	Schr—Glt	1883	St. Martin's, N.B...	86 0	27 6	7 7	124	Rainsford W. Williams, St. John, N.B.	
77,694	E. H. Rutherford...	Hamilton	do	1881	Port Dalhousie, Ont.	133 6	22 2	10 7	286	A. Campbell, Colbourne, Ont..	
100,220	E. I. Smith.........	Halifax	do	1882	Sambro, N.S..	35 4	11 7	5 0	11	Wm. McC. Boak, Halifax, N.S.	
71,250	E. J. Peters	Toronto	do	1875	Port Dalhousie, Ont.	96 9	21 6	7 3	130	Edward Winton, St. Catharines, Ont.	
80,369	E. J. Spicer	Parrsboro'........	Ship—3 m....	1880	Parrsboro', N.S.....	203 5	39 7	23 8	1317	George W. Cochran, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
100,377	E. M. G. Hardy....	Sydney...........	Schr—Glt	1892	Gabarouse, N.S.....	74 9	23 5	9 5	91	James Hardy, Gabarouse, N.S.	
83,401	E. M. McDonald....	Halifax	do	1879	Fourche, N.S.......	39 0	14 0	5 3	14	Malcolm A. McDonald, Fourche, N.S.	
59,373	E. M. Oliver........	St. Andrews.....	do	1876	Back Bay, N.B.....	37 2	14 0	6 1	14	Annie Harkins, Dipper Harbour, N.B.	
71,267	E. R. C. Proctor....	Cobourg.........	do	1878	Brighton, Ont......	109 4	25 5	9 2	163	J. E. Proctor, Brighton, Ont..	
52,004	E. W Forrest......	Halifax	do	1852	Essex, U.S..	61 4	17 5	7 4	41	W. Stewart, Pope's Harbour, N.S.	
90,666	E. W. Merchant....	Digby............	do	1850	United States.	69 0	19 8	6 6	48	Emily H. Dillon, Digby, N.S..	
73,083	E. Bonaventure....	Montreal.........	Sloop	1874	Lanoraie, Que......	99 9	22 9	6 9	111	Oliver Paul, Sorel, Que.. ...	
71,411	E. Brown..	Halifax	Schr—Glt	1852	Thomaston, Maine, U.S.	51 2	15 2	5 7	23	Robt. Dooks, West Dover, N.S.	
43,484	E. Lacourcière....	Quebec.	do ...	1862	Batiscan, Que.......	91 2	22 0	7 4	109	James Myles, Toronto, Ont....	
80,395	E. Merriam.	Parrsboro'.. ..	do	1882	Parrsboro', N.S....	132 1	31 3	12 9	331	E. Merriam, jr., Parrsboro', N.S.	Classed American Record.
94,744	E. Norris..........	St. John, N.B....	do	1888	St. Martin's, N.B...	81 7	27 1	7 1	95	Clarence O. Anthony, Bear River, N.S.	Classed American Record.
88,585	E. Raymond.......	Yarmouth...... .	do	1884	Maitland, N.S......	79 4	24 2	8 6	96	W. C. Warner, Plympton, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
37,894	Eagle	Digby	Schr—Glt	1848	Port Gilbert, N.S.	65 0	16 2	8 5	65	G. Johnson, Granville, N.S.	
42,511	Eagle	Lunenburg	do	1861	La Have, N.S.	38 0	12 8	5 6	16	John Lohnes, Lunenburg, N.S.	
88,286	Eagle	St. Andrews	do	1877	Salmon River, N.S.	32 1	11 6	5 0	11	J. Mowatt, St. Croix, N.B.	
72,690	Eagle	Victoria	Sloop	1860	Dungeness, U.S.	32 0	11 0	2 5	9	J. Wilson, Victoria, B.C	
....	Eagle	Montreal	Barge	1872	Quebec	136 5	26 0	9 8	316	Montreal Transportation Co., Montreal.	
97,192	Eagle	Chatham, N.B	Schr—Glt	1891	Tracadie, N.B	48 6	17 1	5 8	29	Wm. Ferguson, Tracadie, N.B.	
100,998	Eagle	do	do	1892	Shippegan, N.B.	33 0	12 2	4 4	10	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
83,113	Eaglet	Halifax	Sloop	1880	Lunenburg, N.S.	24 4	9 7	3 5	3	Douglas G. Prinsep, Halifax, N.S.	
103,013	Earl of Aberdeen	Parrsboro'	Schr—Glt	1894	Parrsboro', N.S.	154 7	35 2	12 6	416	D. S. Howard, Parrsboro', N.S.	Classed Bureau Veritas.
64,711	Early Dawn	Arichat	do	1872	Port Hawkesbury, N.S.	45 3	15 7	5 8	25	Geo. H. Bissett, Bourgeois, N.S.	
100,167	Earnscliffe	Lunenburg	Bgtn—Bkglt	1891	Bridgewater, N.S.	142 7	33 8	12 9	422	Robert Dawson, Bridgewater, N.S.	Classed American Record.
75,814	East Lynn	Halifax	Schr—Glt	1877	Chezetcook, N.S.	50 0	18 3	7 5	35	Isaac E. Arseneau, Magdalen Islands.	
74,091	Eastern Clipper	do	do	1861	Georgetown, P.E.I.	58 5	18 4	6 3	35	Henry Fader, Dover, N.S.	
88,281	Eastern State	St. Andrews	do	1869	Bristol, Maine, U.S.	45 2	16 5	6 0	22	Nelson Dick, St. George, N.B.	

33,109	Ebouloise	Quebec	do	1855	Les Eboulements, Que.	105 0	22 0	6 6	120	Thomas Forsyth, Montreal....	
37,445	Echo	Liverpool	do	1851	Shelburne, N.S......	48 1	12 9	7 3	33	David Condon, Halifax, N.S...	
37,537	Echo	Lunenburg	do	1854	Lunenburg, N.S....	48 6	14 8	7 0	38	Geo. W. Richardson, Chester, N.S.	
103,479	Echo	Victoria.........	do	1891	Fairhaven, U.S.A...	47 8	13 7	5 7	24	Mary L. Jones, Brookville, N.B.	
....	Echo	Toronto	do	1869	Toronto, Ont.... ..	69 0	14 4	5 7	50	D. C. Smith, Belleville, Ont..	
37,867	Eclipse.	Halifax	do	1833	Sackville, N.B......	50 6	13 9	6 8	37	John McNeill, Newport, N.S..	
75,813	Eclipse.	do	do ..	1877	Port-Piswick, N.S..	55 0	19 8	8 0	51	Constant Garnier, Bay St. George, Nfld.	
83,261	Economist	Digby...........	do	1883	Granville, N.S	36 5	14 3	5 6	14	James E. Ogilvie, Parrsboro', N.S.	
42,726	Ecossaise	Quebec.........	do	1860	Malbaie, Que......	46 4	15 8	6 0	23	Bernardin Caron, Malbaie, Que.	
103,115	Eddie C.	St. Andrews.....	do	1858	Plymouth, U.S....	31 0	10 2	4 3	10	C. Cumberland, St. Stephen, N.B.	
103,053	Eddie C...........	Yarmouth	do	1892	Argyle, N.S........	32 0	10 5	5 0	10	J. F. Harding, Argyle, N.S...	
85,799	Eddy..............	Charlottetown	do	1884	New Glasgow, P.E.I.	69 5	21 7	7 4	66	David McAlmon, Kingston, N.B.	
77,859	Eddy...............	Sydney..........	do	1880	Bras d'Or, C.B......	32 6	11 8	4 4	8	John H. Christie, Bras d'Or, C.B.	
96,821	Edgar T. Richard...	Lunenburg	do	1889	Pleasantville, N.S...	60 3	20 0	7 5	55	Elias Richard, La Have, N.S..	
85,741	Edinburgh.........	Quebec..........	Bk—Bq	1883	St. Joseph, Lévis, Que	203 5	38 6	23 9	1299	Frank Ross, Quebec..........	Classed Bureau Veritas.
61,611	Edith	Guysboro'	Schr—Glt	1874	Guysboro', N.S.....	63 1	19 4	7 4	49	C. H. Clements, Shelburne, N.S.	
64,889	Edith	Halifax	Bk—Bq . ..	1872	Maitland, N.S......	131 2	29 4	18 2	448	George Douglas, Maitland, N.S.	
38,078	Edith	Yarmouth	Schr—Glt ...	1858	Barrington, N.S....	72 3	20 1	8 5	70	J. Kendrick, Barrington, N.S..	
96,976	Edith	Shelburne	do	1892	Sable River, N.S....	54 0	17 5	7 4	40	Enos Churchill, Lockeport, N.S.	
85,683	Edith L...........	Digby	do	1883	Westport, N.S......	46 6	12 8	5 2	16	Fisherman's Co-operative Co., Westport, N.S.	
103,060	Edith M	Yarmouth	do	1895	Argyle, N.S...	48 0	15 5	5 3	19	W. Kenney, Argyle, N.S......	
92,050	Edith R...........	St. Andrews	do	1883	West Isles, N.B .. .	58 1	17 2	8 9	47	T. Richardson, West Isles, N.B.	
90,684	Edith Sheraton. ...	Shelburne	Bgtn—Bkglt..	1887	Shelburne, N.S.....	122 0	29 0	11 0	314	G. B. Lockhart, New York, U.S.	Classed American Record.
83,358	Edmonton	Quebec..........	Bk—Bq	1882	Lévis, Que..........	200 5	38 5	23 7	1298	Frank Ross, Quebec..........	Classed Bureau Veritas and American Record.
61,606	Edmund Russell....	Arichat......	Schr—Glt	1871	Isaac Harbour, N.S.	47 0	15 6	6 0	27	William T. Harris, Chatham, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
94,669	Edna S.	Halifax	Schr—Glt	1889	Ship Harbour, N.S.	59 1	19 8	7 5	51	John H. Siteman, Ship Harbour, N.S.	
103,449	Edward	Ottawa	Barge	1889	Buckingham, Que.	67 8	15 7	5 0	30	Geo. Bothwell, Buckingham, Que.	
90,662	Edward A. Horton	Digby	do	1870	United States	76 0	20 8	7 7	67	Joseph E. Snow, Digby, N.S.	
72,955	Edward Baxter	St. Catharines	Barge	1875	Welland Port, Ont.	118 0	22 0	8 0	198	Edward Baxter, Fort Erie, Ont.	
83,057	Edward Blake	Halifax	Schr—Glt	1882	Lewis Head, N.S.	83 0	23 9	9 9	99	Joseph W. Nickerson, Port La Tour, N.S.	Classed American Record.
73,912	Edward Blake	Kingston	do	1872	Port Burwell, Ont.	138 6	25 8	12 2	312	Thos. Mills, Kingston, Ont.	
83,430	Edward D.	Weymouth	Bgtn—Bkglt.	1884	Meteghan River, N.S	97 1	26 8	10 0	163	U. Doucett, Meteghan River, N.S.	do
100,317	Edward E. Hutchings	Yarmouth	do	1892	Plympton, N.S.	113 0	27 6	11 3	259	James J. Warner, Bridgewater, N.S.	do
103,114	Edward Morse	St. Andrews	Schr—Glt	1888	Friendship U.S	56 0	17 6	6 3	32	Jas. Butler, Pennfield, N.B.	
74,101	Edward S. Falt	Halifax	do	1877	Petite Rivière, N.S.	68 5	20 6	8 2	68	William Young, Boone Bay, Nfld	
103,106	Edwidge	Montreal	Sloop	1894	Yamaska, Que	107 2	23 0	9 6	173	J. Raymond, Ste. Anne de Bellevue, Que.	
97,080	Edwin A. Grozier	Charlottetown	Schr—Glt	....	....	69 0	19 8	7 4	57	Neil McDougall, Charlottetown, P.E.I.	
97,023	Edwina.	Barrington	do	1889	Shag Harbour, N.S.	34 0	11 9	5 3	11	Moses Penney, Cape Island, N.S.	

57,741	Effie	Halifax	do	1869	Isaac's Harbour, N.S	71 0	21 6	8 5	79	C. R. Peters, Westport, N.S.	
80,721	Effie Maud.	Quebec	do	1879	Métis, Que	68 1	20 9	7 5	66	E. J. Price, Quebec.	
100,875	Effie Maud	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1893	Newcastle, N.B.	62 1	22 0	5 9	62	J. N. Chapman, Canning, N.B.	
75,421	Effie Young	Annapolis	Schr—Glt	1877	Granville, N.S	83 4	24 0	8 5	119	A. Elliott, Port George, N.S	
92,649	Effort	Wallaceburg	Barge	1889	Wallaceburg, Ont.	72 8	20 8	4 5	51	Marion Ribble, Dresden, Ont.	
80,008	Egeria	St. John, N.B.	Bk—Bq	1879	Harvey, Albert Co., N.B.	173 1	35 9	19 5	897	Arthur W. Adams, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
....	Eight (8)	Montreal	Barge	1871	Pierreville, Que.	93 3	19 0	4 0	99	N. Vigneau, Montreal.	
85,662	Eithne	Halifax	Sloop	1881	French Village, N.S.	24 5	9 0	4 1	4	M. H. Orr, Halifax, N.S.	
37,272	Elba	Digby	Schr—Glt	1855	Port Gilbert, N.S.	75 9	27 0	5 6	91	Lewis A. McDonald, St. Mary's Bay, N.S.	
77,603	Eldon, C.	Barrington	do	1878	LaHave, N.S.	50 0	17 0	6 5	27	Jas. F. Snow, Port La Tour, N.S.	
90,584	Eldora	Lunenburg	do	1885	Lunenburg, N.S.	70 8	22 8	8 7	75	Hy. S. Nickerson, Port Clyde, N.S.	
53,593	Eleanor	Halifax	do	1866	Sheet Harbour, N.S.	36 7	12 6	5 9	16	Edward Thorpe, Sheet Harbour, N.S.	
35,719	Electra	do	do	1848	Petite Rivière, N.S.	49 2	17 0	7 3	29	Jas. E. Redden, Chester, N.S.	
53,811	Electric Flash	do	do	1869	Vogler's Cove, N.S.	67 0	21 0	7 6	53	Dominique Fougare, De Escouse, N.S.	
80,790	Electric Light	Digby	do	1881	Freeport, N.S	52 4	18 3	6 8	34	John F. Leonard, St. John, N.B.	
33,077	Eléonore	Quebec	do	1854	St. Pierre les Becquets, Que.	93 6	23 0	9 2	135	L. Gariepy, Deschambault, Que.	
55,945	Eléonore	do	Bk—Bq	1868	Quebec	154 2	31 0	19 6	680	P. V. Valin, Quebec	
69,650	Elephant	do	Barge	1856	do	85 6	21 0	11 0	114	Joseph U. Laird, Quebec.	
83,395	Elerie	Halifax	Schr—Glt	1882	Clam Harbour, N.S.	44 8	17 0	7 0	29	Lewis A. Murray, Port Richmond, N.S.	
46,186	Elie	Quebec	do	1861	St. Jean, Port Joli, Que.	57 0	20 5	6 1	41	Pierre Lafrance, jun., Notre-Dame de Lévis, Que.	
88,048	Elihu Bunete	Digby	do	1858	United States.	63 6	18 6	7 0	50	H. B. Allen, Digby, N.S	Classed American Record.
73,012	Elisa	Quebec	Barge	1875	St. Jean Deschaillons Que.	82 7	21 5	6 4	81	Gédéon Goyer, Montreal.	
103,109	Elise	Montreal	Sloop	1894	St. Thomas, Que.	130 2	29 3	11 4	321	J. N. Fulton, Montreal	
92,465	Elisha Crowell	Halifax	Schr—Glt	1869	Essex, U.S.	72 5	20 9	7 7	69	Wellington M. Maskell, Jeddore, N.S.	
37,259	Eliza	Digby	do	1869	Cornwallis, N.S.	43 0	10 4	5 9	18	Hayden Guptele, Grand Manan, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft, 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
40,498	Eliza	Digby	Schr—Glt	1865	Westport, N.S	47 0	13 8	6 4	21	Isaac Peters, Westport, N.S	
35,992	Eliza	Halifax	do	1844	Little River, N.S	36 3	10 8	5 7	15	John Esler, Crow Harbour, N.S.	
36,333	Eliza	do	do	....	Pomquet, N.S	48 8	15 7	6 8	31	E. Dayson, Pomquet, N.S	
54,075	Eliza	do	do	1844	Barrington, N.S	39 0	12 8	5 5	13	Richard Smith, Barrington, N.S.	
71,616	Eliza	Montreal	Sloop	1873	Yamaska, Que	107 0	22 6	7 2	117	Pacific Plante, Sorel, Que	
49,461	Eliza	Pugwash	Schr—Glt	1865	Tidnish, N.S	94 9	23 3	10 5	139	S. A. Taylor, Amherst, N.S	
38,680	Eliza	Sydney	do	1868	Bras d'Or, C.B	63 1	18 2	6 9	42	Jas. Rudderham, Sydney, C.B.	
64,141	Eliza	Victoria	do	1872	Saanich, B.C	79 8	25 1	4 8	48	J. A. Sayward, Victoria, B.C	
100,293	Eliza	Chatham, N.B	do	1891	Shippegan, N.B	37 6	13 6	5 0	15	R. Young, Caraquet, N.B	
71,138	Eliza Allan	Port Dover	do	1875	Port Dover, Ont	84 6	21 1	7 7	110	John Allan, Port Dover, Ont	
35,954	Eliza Ann	Halifax	do	1850	Musquodoboit, N.S	42 0	13 6	6 4	28	Simeon Pelrine, Molasses Harbour, N.S.	
59,391	Eliza Ann	St. Andrews	do	1871	Grand Manan, Charlotte Co., N.B.	31 2	12 0	5 0	12	Geo. Morse, Grand Manan, N.B.	
57,722	Eliza Bell	Digby	do	1868	New Dublin, N.S	46 0	16 9	6 9	30	H. Outhouse, Tiverton, N.S	
....	Eliza Fisher	Port Hope	do	1867	Portsmouth, U.S.A	94 2	24 4	9 3	137	R. C. Smith, Port Hope, Ont	

92,464	Eliza M.	Charlottetown	do	1888	New London, P.E.I.	43 5	14 2	5 3	18	Wm. Bell, New London, P.E.I.
....	Eliza Quinlan	Port Hope	do	1870	Port Hope, Ont.	97 3	18 8	9 0	131	A. Campbell, Lakeport, Ont.
77,882	Eliza Smith	Arichat	do	1878	Chezetcook, N.S.	53 0	18 4	7 6	44	P. Poirier, Descousse, N.S.
90,557	Eliza White	Port Burwell	do	1887	Port Burwell, Ont.	93 0	23 3	8 3	105	D. Rooney, Cobourg, Ont.
38,335	Elizabeth	Arichat	do	1856	River Bourgeois, N.S	44 6	14 0	5 6	17	Basil Boucher, River Bourgeois, N.S.
38,463	Elizabeth	do	do	1865	do	59 9	16 5	7 4	29	Allan McKinnon, Whycocomagh, C.B.
38,477	Elizabeth	do	do	1865	do	48 0	14 5	6 4	18	Gilbert Bourque, River Bourgeois, N.S.
77,843	Elizabeth	Halifax	do	1879	Beaver Cove, N.S.	52 3	18 1	6 7	29	John Stairs, Halifax, N.S.
57,791	Elizabeth	Liverpool	do	1866	Liverpool, N.S.	40 0	14 8	6 5	20	Thos. F. Campbell, Liverpool, N.S.
71,480	Elizabeth	Charlottetown	do	1875	Pinette, P.E.I	39 3	14 1	5 7	19	Stephen Cahill, Kildare, P.E.I.
59,909	Elizabeth	Quebec	do	1869	Malbaie, Que.	50 0	15 0	5 7	27	J. Caron, L'Assomption, Que.
64,998	Elizabeth	do	Barge	1872	Point Lévis, Que.	104 0	22 6	8 1	131	John Baile, Quebec.
59,128	Elizabeth	St. John, N.B.	Schr—Glt	1867	Shemogue, Westmoreland Co., N.B.	41 7	15 0	6 6	23	Francis Dugay, Botsford, Westmoreland Co., N.B.
55,812	Elizabeth	Shelburne	do	1866	Shelburne, N.S.	51 6	15 8	7 2	28	Donald Nickerson, Barrington, N.S.
38,159	Elizabeth	Yarmouth	do	1861	Meteghan, N.S.	44 8	15 0	7 0	20	Jas. Nickerson, Argyle, N.S.
....	Elizabeth	Kingston	Sloop	1869	Smith's Falls, Ont.	83 8	17 8	4 8	83	D. Eligh, Marlborough, Ont.
52,156	Elizabeth Ann	Halifax	Schr—Glt	1865	Botsford, N.B.	59 4	18 2	7 9	46	Kenneth McKenzie, Victoria Co., N.S.
61,148	Elizabeth Ann	Montreal	do	1869	Mill Point	44 0	10 5	5 4	17	J. Adamson, Toronto, Ont.
71,390	Elizabeth Ann	Parrsboro'	do	1877	Parrsboro', N.S.	28 3	11 3	4 0	6	C. R. Church, Fort Lawrence, N.S
54,103	Elizabeth Ann	Pictou, N.S.	do	1866	Harbour au Bouche, N.S.	94 0	28 3	10 6	175	Wm. Gerrior, Tracadie, N.S.
96,768	Elizabeth Ann	Port Hawkesbury	do	1891	Cheticamp, C.B.	32 3	11 2	4 9	11	Magloise Porrier, Cheticamp, C.B.
38,743	Elizabeth Jane	Chatham, N.B.	do	1867	Miramichi, N.B	46 5	14 3	5 7	18	H. C. Murray, Wellington, N.B.
88,503	Elizabeth Nash	Sydney	do	1884	Bras d'Or, C.B.	50 0	18 8	7 2	36	J. H. Christie, Bras d'Or, C.B.
97,002	Elizabeth Staats	St. Catharines	Scow—Chd	1878	Lockêport, Ont.	95 0	17 9	8 2	124	Carter Bros., Port Colborne, Ont.
....	Elk	Hamilton	Schr—Glt	1856	Port Robinson, Ont.	102 0	21 2	10 0	180	E. H. Butters, Oswego, N.Y.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
83,308	Ella	Liverpool	Schr—Glt	1883	Port Medway, N.S.	33 5	10 6	4 5	10	J. C. Hanson, Mahone Bay, N.S.	
46,003	Ella	Parrsboro'	Bgtn—Bkglt.	1863	River Hébert, N.S.	97 0	25 0	11 2	167	J. B. Reid, Sackville, N.B.	
85,961	Ella	St. John, N.B	Schr—Glt	1878	Portland, N.B.	32 4	13 8	5 0	13	Alex. W. Baird, St. John, N.B.	
75,824	Ella B.	Halifax	do	1878	Sheet Harbour, N.S.	62 8	20 5	8 1	61	P. Murphy, Sheet Harbour, N.S.	
92,452	Ella Blanche	Charlottetown	do	1866	Clarksville, P.E.I.	71 0	22 2	8 2	76	Thos. Kickham, Souris, P.E.I.	
83,069	Ella Clarissa Eddy	Ottawa	Barge	1881	Hull, Que	111 4	22 2	7 0	141	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
90,481	Ella D.	Halifax	Schr—Glt	1884	Pleasantville, N.S	49 6	17 6	6 8	32	F. Darrah, Herring Cove, N.S.	
80,797	Ella H.	Digby	do	1878	Beaver River, N.S.	38 2	12 6	4 8	13	Melton Haines, Freeport, N.S.	
80,882	Ella Mabel	St. Andrews	do	1880	St. George, Charlotte County, N.B.	34 6	12 4	7 0	14	Walter Calder, jr., Campobello, N.B.	
88,545	Ella Maud	Shelburne	do	1884	Lockeport, N.S.	61 0	21 0	7 0	55	Thos. Hayden, Lockeport, N.S.	
90,712	Ella May	Halifax	do	1885	Chester, N.S.	40 2	14 7	6 3	18	B. Mitchell, Chester, N.S.	
80,832	Ella May	Lunenburg	do	1880	West Dublin, N.S	37 0	12 1	5 4	16	Amos Murphy, St. Margaret's Bay, N.S.	
94,753	Ella May	St. John, N.B.	do	1889	St. Martin's, N.B.	75 1	26 1	7 5	96	Jas. Rourke, St. Martin's, N.B.	
61,790	Ella Moore	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1867	Cornwallis, King's County, N.B.	136 0	30 1	14 6	391	S. Cunard & Co., Halifax, N.S.	

71,067	Ella Murton	Kingston	Schr—Glt	1875	Mill Point, Ont	118 3	26 2	10 1	229	James L. Terzel, Hamilton, Ont.	
64,044	Ella P	Digby	do	1874	Freeport, N.S	47 0	17 4	5 5	23	John Denton, Freeport, N.S.	
92,520	Ella & Jennie	St. Andrews	do	1888	Shelburne, N.S	79 0	23 8	8 1	78	Irvin Ingalls, Grand Manan, N.B.	
38,493	Ellen	Arichat	do	1852	River Bourgeois, N.S.	41 0	11 0	5 5	16	John T. Wylde, Halifax, N.S.	
61,965	Ellen	Halifax	do	1870	Chezetcook, N.S	47 8	16 7	7 0	32	Angus McFarlane, Antigonish, N.S.	
88,594	Ellen A. Reid	Yarmouth	Ship—3 m	1884	Tusket, N.S	230 5	41 6	24 0	1750	Wm. Law, Yarmouth, N.S	Classed Bureau Veritas.
38,253	Ellen Augusta	do	Schr—Glt	1859	Yarmouth, N.S	30 1	10 5	4 5	10	B. Landers, Argyle, N.S	
61,948	Ellen Eliza	Arichat	do	1870	Chezzetcook, N.S	42 0	15 0	5 9	21	J. Keefe, jun., Pt. Micheau, C.B.	
100,379	Ellen F	Sydney	do	1893	North Sydney C.B.	61 7	20 8	7 6	53	T. Vooght, North Sydney, C.B	
38,693	Ellen Jane	do	do	1871	Bras d'Or, C.B	45 0	18 2	5 9	22	John Moore, Bras d'Or, C.B	
90,726	Ellen Maud	Halifax	do	1887	Mahone Bay, N.S.	40 4	13 9	6 0	16	George Schnare, Pennent, N.S.	
69,173	Ellen May	Pictou, N.S.	do	1873	Lunenburg, N.S	60 8	20 6	8 5	60	D. Arthur Foster, Pictou Landing, N.S.	
75,443	Ellie	Gaspé	do	1874	St. Augustin, Que.	38 6	13 0	5 6	16	H. Corboneau, Natashquan	
74,074	Ellie	Halifax	do	1876	West Dublin, N.S	84 0	24 0	9 7	116	Charles Archibald, Halifax, N.S	
75,702	Ellie	Sydney	do	1878	Benacadie, C.B	37 3	10 9	5 2	9	Charles R. King, Victoria, B.C.	
....	Elm	Kingston	Barge	1873	Kingston, Ont	150 0	23 6	6 3	146	Alex. Gunn, Kingston, Ont	
100,012	Elma	Annapolis	Schr—Glt	1892	Margaretsville, N.S.	130 1	31 0	11 4	299	Simeon Baker, Margaretsville, N.S.	Classed American Record.
94,978	Elma D	Yarmouth	do	1890	Cape St. Mary, N.S.	66 0	19 8	8 0	68	Stephen A. Doucett, Salmon River, N.S.	
77,740	Elmer	Digby	do	1879	Bear River, N.S	41 4	14 0	5 4	15	Walter Coggins, Westport, N.S.	
36,620	Elmina	Quebec	Barge	1859	Grondines, Que	86 0	22 6	7 2	96	Olivier Portelance, Grondines, Que.	
59,975	Elmina	do	do	1870	Deschambault, Que	92 0	23 6	8 7	131	do do	
96,737	Elmina	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1890	Shippigan, N.B.	36 0	12 4	4 4	11	Jacques Noel, Shippegan, N.B.	
36,316	Elmira	Quebec	do	1860	Country Harbour, N.S.	57 8	17 9	7 1	34	Charles E. Parsons, Bay of Islands, Nfld.	
85,465	Elmire	do	do	1883	Anse St. Jean, Que	57 6	20 0	7 8	49	R. Gagnon, Anse St. Jean, Que.	
94,672	Elmo	Halifax	do	1889	Pugwash, N.S	77 0	22 1	9 2	96	David Redmand, Pugwash, N.S	Classed American Record.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. / Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,827	Elnora	Lunenburg	Schr—Glt	1893	LaHave, N.S.	57 6	20 5	8 0	52	H. Geahardt, Lunenburg, N.S.	
32,873	Eloise	Quebec	Barge	1854	St. Pierre les Becquet Que.	78 6	23 5	8 7	113	E. Chailliez, St. Pierre les Becquets, Que.	
51,548	Eleonor	do	Schr—Glt	1864	St. Croix, Que	59 0	19 0	5 9	37	F. Lemay, *dit* Poudrier, St. Christophe d'Arthabaska, Que	
83,205	Elsie	Windsor, N.S.	do	1881	Parrsboro', N.S.	34 9	13 4	4 9	10	J. B. Card, Burlington, N.S.	
94,650	Elsie	Lunenburg	do	1888	LaHave, N.S	59 3	19 3	7 4	47	John Schmesser, La Have, N.S.	
100,189	Elsie	Montreal	Sloop	1889	Boston, U.S	20 4	6 8	1 9	1	Robt. C. Nelles, Montreal, Que.	
92,360	Eltie	St. John, N.B	Schr—Glt	1887	Moss Glen, N.B	92 9	26 6	7 6	117	Gabriel W. Merritt, St. John, N.B.	
103,424	Elva M.	Lunenburg	do	1895	Mahone Bay, N.S.	79 6	23 3	9 3	92	C. U. Mader, Mahone Bay, N.S.	
88,307	Elzear	Quebec	Sloop	1883	Montmagny, Que	65 2	19 9	5 0	42	P. Têtu, St. Thomas, Que	
74,432	Emary	Ottawa	Barge	1877	Ticonderoga, U.S.	86 0	14 7	6 6	79	Nelson Flowers, Ottawa, Ont.	
80,729	Emelia	Quebec	Schr—Glt	1880	St. Irénée, Que.	44 5	16 5	5 9	25	A. Duchesné, St. Irénée, Que.	
53,819	Emelia	do	do	1864	Lotbiniére, Que.	63 8	20 0	6 5	47	Eugéne Singelet, Escoumains, Que.	
52,460	Emélie	do	do	1864	Saguenay, Que	51 0	17 1	6 2	30	Jos. Gagnon, Saguenay, Que	
71,068	Emerald	Collingwood	Barge	1875	St. Catharines, Ont.	137 0	26 3	9 0	463	G. J. Cook, Toronto, Ont.	

34,755	Emerald	Halifax	Schr—Glt	1845	La Have, N.S	42 2	13 7	6 5	28	W. Crowell, Barrington, N.S.
85,447	Emerald	St. Catharines	Bk—Bq	1872	Port Colborne, Ont.	139 0	25 6	11 5	322	James Matthews, Toronto, Ont.
71,412	Emerald	Charlottetown	Schr—Glt	1874	Murray Harbour, P.E.I.	46 1	14 8	6 4	25	Jas. Bourk, Georgetown, P.E.I.
92,457	Emerald	do	do	1886	Charlottetown, P.E.I	34 1	13 1	4 0	9	Albert P. Prowse, Murray Harbour, P.E.I.
69,666	Eméralisse	Quebec	do	1874	Cap Santé, Que	57 1	17 5	5 4	28	Godfroy Vayeur, Berthier, Co. Richelieu, Que.
66,028	Emérillon	do	do	1870	Baie St. Paul, Que.	37 0	12 0	5 8	14	Auguste Michaud, Isle Verte, Que.
103,246	Emérillon	Montreal	Sloop	1894	St. Thomas, Que.	90 1	21 4	5 2	84	H. Lemaire, St. Thomas, Que.
88,293	Emery	Quebec	Barge	1884	St. Ours, Que.	99 5	21 8	6 5	97	Octave Catineau, Contrecœur, Co. Verchères, Que.
80,578	Emery Bailey.	Windsor, Ont.	Schr—Glt	1868	Toledo, U.S	70 0	17 9	4 2	47	Jno. McCormack, Pelee Island, Ont.
100,801	Emigrant	Victoria	Scow—Chd	1890	Pt. Discovery, U.S.	82 0	24 8	5 0	78	Wm. J. Macauley, Victoria, B.C.
103,150	Emile Vezina.	Quebec	Sloop	1894	Crane Island, Que.	53 2	19 6	4 4	31	E. Vezina, Crane Island, Que.
....	Emilie	Kingston	Schr—Glt	1868	Howe's Island, Ont	61 0	15 5	5 2	39	L. Sharbaro, Howe Island, Ont.
64,714	Emilie B	Shelburne	do	1873	Port Hawkesbury, N.S.	49 5	15 7	6 5	29	Chas. P. Thomas, Sandy Cove, N.S.
38,343	Emily	Arichat	do	1828	Essex, U.S	53 0	16 2	6 9	32	Joshua Briggs, Port Hood, C.B.
33,039	Emily	Halifax	do	1839	Yarmouth, N.S.	44 0	14 3	7 5	45	Duncan McPhee, Sheet Harbour, N.S.
94,844	Emily	Windsor, Ont.	Scow—Chd	1890	Belle River, Ont.	62 4	15 1	3 0	29	Jos. Lalond, sen., Belle River, Ont.
49,127	Emily.	Halifax	Schr—Glt	1853	Hampden, U.S.	66 5	19 4	7 0	50	Isaac Heckman, La Have, N.S.
103,492	Emily L.	Lunenburg	do	1895	Mahone Bay, N S.	35 8	11 2	4 5	10	J. R. Rudolf, Lunenburg, N.S.
77,636	Emily May	Kingston	Sloop	1879	Dog Lake, Ont	70 2	16 6	4 1	31	J. Lafner, Kingston, Ont
64,484	Emily Watters	St. John, N.B	Bgtn—Bkglt	1870	St. John, N.B	112 9	28 2	13 0	310	J. C. Woodin, Liverpool, G.B.
35,347	Emma	Digby	Schr—Glt	1848	New Brunswick	22 5	10 8	4 8	9	Joseph Johnson, Granville, N.S.
39,087	Emma	Halifax	do	1856	Three Rivers	61 7	17 8	7 6	39	Henry Balcom, Sheet Harbour, N.S.
54,133	Emma	do	do	1867	Chester Bay, N.S.	47 1	16 2	6 8	25	Levi Oxner, Chester Basin, N.S.
85,776	Emma	Montreal	Sloop	1883	Lachine, Que.	96 0	19 0	6 4	99	P. St. Denis, Lachine, Que
83,082	Emma	Port Hawkesbury.	Schr—Glt	1880	Margaree, C.B.	42 0	15 0	6 5	24	J. Boudrot, *et al.*, Cheticamp, C.B.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. — Longueur.	Breadth. — Largeur.	Depth. — Profondeur.	Registered tonnage. — Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
53,849	Emma	Quebec	Schr—Glt	1851	L'Islet, Que	59 0	20 0	5 8	40	Jos. Fafard, L'Islet, Que	
42,697	Emma	Parrsboro'	do	1862	Dorchester, N.B	59 7	18 1	7 5	45	John Bowden, Parrsboro', N.S.	
92,585	Emma	Gaspé	do	1890	Sydenham, Gaspé, Que.	39 5	13 1	5 5	19	Thos. Adams, Sydenham, Gaspé, Que.	
....	Emma	Montreal	Barge	1864	Yamaska, Que	87 8	22 3	5 6	81	Moïse Lamirande, St. Thomas, Que.	
92,516	Emma	St. Andrews	Schr—Glt	1873	Essex, U.S.	47 0	13 3	5 0	22	Wm. Shaw, Lepreaux, N.B.	
96,723	Emma	Chatham, N.B	do	1889	Shippegan, N.B	36 5	13 0	5 0	15	L. Dugay, Shippegan, N.B.	
75,558	Emma B.	Barrington	do	1882	Shelburne, N.S.	84 0	23 5	9 1	94	J. B. Brannen, Barrington, N.S.	
77,932	Emma B.	Charlottetown	do	1879	New London, P.E.I.	33 2	10 7	4 4	11	James Bowness, Kensington, P.E.I.	
79,913	Emma C.	Annapolis	do	1883	Dorchester, N.B.	76 7	25 1	8 3	100	E. W. Everett, Port Gilbert, N.S.	
100,155	Emma C.	Lunenburg	do	1891	LaHave, N.S.	47 6	17 6	6 9	29	Jacob Croft, New Dublin, N.S.	
57,476	Emma E. Potter	Annapolis	do	1894	Clements, N.S.	93 6	24 5	8 0	98	Samuel Potter, Clements, N.S.	Classed American Record.
85,738	Emma F.	Lunenburg	do	1881	Port Medway, N.S.	35 3	11 8	5 6	18	James Boutilier, Bayswater, N.S.	
69,080	Emma F. Prindle	Halifax	do	1853	Essex, U.S.	68 0	19 6	7 1	50	John R. Graham, Antigonish, N.S.	
71,357	Emma Gidney	do	do	1876	Mink Cove, N.S.	61 0	18 5	7 5	47	J. P. Savage, Magdalen Islands	

61,544	Emma Jane	Halifax..........	do	1866	Jordan River, N.S..	42 3	14 9	5 8	21	W. C. Boak, Halifax, N.S.....	
94,692	Emma L. Gregory ..	Digby	do	1867	United States......	74 1	21 1	7 8	75	Chas. R. Aymar, Metaghan, N.S.	
72,141	Emma L. Shaw.....	Windsor, N.S	Bgtn—Bkglt..	1874	Walton, Hants Co., N.S.	149 6	32 4	17 9	567	Mark Shaw, New York, U.S.A	
83,083	Emma Proctor......	Port Hawkesbury.	Schr—Glt	1881	Port Hawkesbury, N.S.	58 0	20 0	7 8	40	E. Proctor, Port Hawkesbury, N.S.	
85,439	Emma R. Smith....	Windsor, N.S.....	do	1883	Horton, N.S........	131 0	30 0	15 8	386	R. D. G. Faulkner, Hantsport, N.S.	Classed American Record.
59,382	Emma T. Storey....	St. Andrews......	do	1865	Bristol, U.S........	48 3	18 8	6 4	40	Henry E. Fraser, Grand Manan, N.B.	
64,978	Emmanuel..........	Quebec...	do	1871	St. Antoine de Tilly, Que.	89 8	23 0	7 4	104	Olivier Gignac, St. Colomban, Que.	
74,211	Empereur du Fleuve.	Montreal.........	Sloop.........	1873	St. François, Que....	96 5	22 6	6 1	95	Pierre Paul, Sorel, Que	
85,333	Emperor..	Lunenburg	Schr—Glt	1882	Mahone Bay, N.S...	61 3	20 9	7 7	51	Aaron Forsey, Channel, Nfld..	
35,250	Emperor	St. John, N.B	do	1857	Dorchester, N.B....	42 0	11 3	5 6	20	Frank Colmais, Dorchester, N.B	
100,912	Emperor......... .	Chatham, N.B....	do ...	1892	Caraquet, N.B	36 3	12 3	4 4	10	T. Ahier, Shippegan, N.B.....	
75,904	Empress	do	do	1878	Escuminac, N.B . ..	50 5	16 4	6 9	26	R. R. Call, Newcastle, N.B....	
72,576	Empress	Kingston	Sloop	1876	Seely's Bay, Ont....	84 0	19 3	5 3	62	James Doherty, Belleville, Ont.	
75,569	Empress	Lunenburg	Schr—Glt	1877	LaHave, N.S.......	60 0	20 0	7 6	47	Simon Porrier, D'Escouse, C.B.	
77,968	Empress	St. Andrews......	do	1877	Grand Manan, Charlotte Co., N.B.	34 0	12 6	5 0	14	M. Caffrey, Lepreaux, N.B....	
100,786	Empress	Chatham, N.B ..	do	1888	Caraquet, N.B......	38 0	12 9	4 8	12	R. Young, Caraquet, N.B.....	
72,236	Emu	St. John, N.B	Wdbt—Bàb...	1873	Cambridge, Queen's Co., N.B.	75 5	24 9	6 5	68	H. Douglas, St. George, N.B..	
83,202	Enchantress	St. Andrews......	Schr—Glt	1881	Cornwallis, N.S.....	34 6	12 0	5 2	10	Peter Dixon, Grand Manan, N.B.	
83,024	Endeavour..........	Wallaceburg......	Barge	1881	Wallaceburg, Ont...	98 7	22 6	5 2	79	J. Hackett, Amherstburg, Ont.	
88,356	Energy............	Lunenburg	Schr—Glt	1884	Mahone Bay, N.S...	78 3	24 0	9 3	97	Chas. U. Mader, Mahone Bay, N.S.	
....	Energy.	Montreal.........	Barge	1872	Montreal....	109 0	23 2	9 3	194	J. T. Scanlan, Montreal.......	
94,852	Energy.............	Parrsboro'........	Schr—Glt	1889	Parrsboro', N.S....	79 5	25 2	8 9	98	J. W. Smith, St. John, N.B...	
92,425	England	Prescott..........	Barge	1863	Brockville, Ont.....	148 0	28 0	9 0	341	James Buckley, Prescott, Ont..	
94,735	Ensenada	Windsor, N.S.....	Bkn—Bkglt ..	1889	South Maitland, N.S.	196 0	37 0	19 1	999	John Keith, Windsor, N.S	Classed Bureau Veritas.
77,774	Enterprise.....	Goderich.........	Schr—Glt	1877	Kincardine, Ont	46 8	11 9	4 0	14	James Mahaffy, Port Albert, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Length. Longueur. (Ft. 10ths)	Breadth. Largeur. (Ft. 10ths)	Depth. Profondeur. (Ft. 10ths)	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
36,280	Enterprise	Halifax	Schr—Glt	1860	St. Margaret's Bay, N.S.	46 8	15 7	6 5	22	Abraham V. Malone, Barrington, N.S.	
35,971	Enterprise	do	do	1847	Sable River, N.S.	50 5	15 1	6 9	26	John McKinnon, Chebogue, N.S.	
41,538	Enterprise	do	do	1859	Indian Harbour, N.S.	49 3	17 2	6 9	29	Edward Sterling, Sheet Harbour, N.S.	
61,941	Enterprise	do	do	1869	Chester, N.S.	37 0	15 3	5 8	16	Nathan Eisnor, Chester, N.S.	
80,386	Enterprise	Parrsboro'	do	1881	Parrsboro', N.S.	45 3	14 3	5 6	15	T. R. Terrace, Parrsboro', N.S.	
33,274	Enterprise	Quebec	do	1856	Quebec	86 0	23 0	8 3	124	Louis Beaudoin, Champlain, Que.	
94,659	Enterprise	Lunenburg	do	1888	LaHave, N.S.	74 4	23 2	8 9	86	Robt. Dawson, jun., Bridgewater, N.S.	
80,958	Enterprise	Picton, Ont.	Scow—Chd.	1887	Wellington, Ont	58 6	15 4	.....	8	D. R. Murphy, Trenton, Ont.	
100,432	Enterprise	Moncton	Bktn—Bgtn.	1891	Hopewell Cape, N.B.	159 3	33 4	13 0	499	W. B. Jamieson, Hopewell Cape, N.B.	Classed Bureau Veritas.
100,498	Enterprise	Victoria	Schr—Glt	1892	Victoria, B.C.	76 0	21 5	7 5	69	Robt. Ward & Co., Ltd., Victoria, B.C.	
....	Enterprise	St. Catharines	Scow—Chd	1863	Port Robinson, Ont.	89 0	21 7	7 0	136	F. McGuire, St. Catharines, Ont.	
....	Enterprise	Port Dover	Schr—Glt	1864	Long Point, Ont.	40 0	11 0	4 0	16	Lionel York, Toronto, Ont.	
....	Enterprise	Port Hope	do	1871	Port Hope, Ont.	90 0	17 0	6 8	105	Ontario Bank, Toronto	
59,446	Eolian	Weymouth	do	1874	Parrsboro,' N.S.	70 9	19 8	8 2	66	Chas. R. Aymar, Meteghan, N.S.	

40,025	Eolus	Digby	do	1853	Westport, N.S.	66 0	17 2	9 3	80	Robert Brown, Yarmouth, N.S.	
85,695	Epopt	Chatham, N.B.	do	1868	Paspebiac, Que.	40 9	13 3	5 5	14	Wm. J. O'Brien, Bathurst, N.B.	
75,729	Equator	Yarmouth	Ship—3 m.	1878	Salmon River, N.S.	200 5	38 3	22 6	1228	Wm. E. Robinson, Chester, Eng.	Classed Bureau Veritas and American Record.
96,941	Eric	St. John, N.B.	Schr—Glt	1890	St. John, N.B.	94 1	27 1	7 5	125	Nathaniel C. Scott, St. John, N.B.	
64,941	Erie	Quebec	Barge	1871	Quebec	123 5	24 8	9 3	207	W. W. Tate, Montreal	
73,913	Erie Belle	Port Hope	Schr—Glt	1873	Bort Burwell, Ont.	125 5	24 4	9 8	275	D. Manson, Port Hope, Ont.	
77,816	E[illegible]	Port Rowan	do	1874	Port Rowan, Ont.	113 0	23 6	10 2	207	James O'Gay, Oshawa, Ont.	
71,131	Erie Stewart	Port Dover	do	1874	Port Dover, Ont.	117 6	23 0	10 6	230	John S. Allan, Port Dover, Ont.	
100,151	Erminie	Lunenburg	do	1891	Lunenburg, N.S.	75 3	23 7	9 1	92	Wm. Young, Lunenburg, N.S.	
100,581	Ernest	Montreal	Barge—Chd	1892	Pierreville, Que.	108 2	23 0	7 8	109	A. Daneau, St. François, Que.	
96,786	Ernest de Costa	Halifax	Schr—Glt	1890	Sheet Harbour, N.S.	79 5	23 6	9 4	107	Augustus Benoit, Arichat, N.S.	Classed American Record.
94,707	Ernest F. Norwood	Digby	do	1871	United States	76 6	21 6	7 6	79	J. E. Snow, Digby, N.S.	
80,885	Ernest Fisher	St. Andrews	do	1881	St. Patrick, N.B.	50 8	19 4	5 0	31	G. P. Newton, Grand Manan, N.B.	
52,041	Escort	Halifax	do	1866	Granville, N.S.	60 2	19 5	7 9	52	John LeBrun, Arichat, N.S.	
59,493	Escort	Lunenburg	do	1872	Petite Rivière, N.S.	64 0	20 6	8 0	59	Wm. Morrison, Bay St. George, Nfld.	
88,393	Eskasoni	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1886	Stockton-on-Tees, Eng.	260 0	39 0	23 5	1715	Eskasoni Ship Co., Ltd., London, Eng.	Classed English Lloyds.
80,860	Esme	Lunenburg	Sloop	1881	Halifax, N.S.	28 0	8 4	4 4	5	Jos. Rudolf, Lunenburg, N.S.	
80,994	Espérance	Guysboro'	Schr—Glt	1883	St. Mary's, N.S.	33 0	12 6	5 0	10	Henry E. Duff, Arichat, N.S.	
61,446	Espérance	Chatham, N.B.	do	1871	Shippegan, N.B.	31 8	11 4	4 4	10	Thos. Ahier, Shippegan, N.B.	
92,336	Espérance	Quebec	do	1884	Natashquan, Que.	49 6	16 2	6 4	28	Henry Cormier, Natashquan, Que.	
75,691	Espérance en Marie	do	do	1878	St. Alexis, Que.	42 3	17 0	5 8	23	Joseph Birly, Bay St. Paul, Que.	
88,698	Essie C.	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb.	1885	Jemseg, N.B.	74 7	26 0	6 5	73	James H. Lloyd, Cambridge, N.B.	
100,443	Essie M.	Canso	Schr—Glt	1894	Sherbrooke, N.S.	59 0	19 4	7 4	45	F. Myres, Coal Harbour, N.S.	
88,406	Estella	Digby	Bgtn—Ekglt.	1884	Bear River, N.S.	117 4	27 7	11 6	270	James W. Edgett, New York.	Classed American Record.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
88,429	Estella R.	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb.	1884	Canning, N.B.	63 5	22 5	5 8	49	James G. Dykeman, Cambridge, N.B.	
80,748	Estelle	Quebec	Schr—Glt	1880	Sault-au-Mouton, Que.	75 0	23 5	8 1	90	E. J. Price, Quebec	
100,772	Estelle	Chatham, N.B.	do	1892	Caraquet, N.B.	37 1	13 5	5 0	13	P. Rive, Caraquet, N.B.	
72,625	Esther Roy	Maitland	Ship—3 m	1877	Maitland, N.S.	219 1	41 3	23 7	1533	Alex. Roy, Maitland, N.S.	Classed Bureau Veritas.
94,674	Etelka	Halifax	Sloop	1888	La Have, N.S.	21 5	7 0	3 0	2	James N. Duffus, Halifax, N.S.	
80,835	Ethel	Lunenburg	Bgtn—Bkglt.	1880	Lunenburg, N.S.	90 2	24 9	10 1	162	Lewis Anderson & Co., Lunenburg, N.S.	
85,551	Ethel	Yarmouth	Schr—Glt	1884	Tusket Wedge, N.S.	88 5	23 6	9 5	93	A. O. Porter, Tusket Wedge, N.S.	
103,113	Ethel	St. Andrews	do	1881	Pubnico, N.S.	30 0	11 0	5 0	10	W. J. Galbraith, Lepreaux, N.B	
100,787	Ethel	Chatham, N.B.	do	1891	Caraquet, N.B.	38 6	12 8	4 5	11	R. Young, Caraquet, N.B.	
83,238	Ethel Aggie	Charlottetown	do	1882	Cape Traverse, P.E.I	58 7	19 4	7 5	48	Geo. D. Longworth, Charlottetown, P.E.I.	
85,962	Ethel B	Moncton	do	1883	Coverdale, N.B.	78 2	24 0	8 2	97	Isaac Cook, Harbourville, N.S.	
83,196	Ethel Blanche	Pictou, N.S.	do	1884	Murray Harbour, P.E.I.	43 2	15 0	5 7	17	Wm. T. Beck, Murray Harbour, P.E.I.	
94,075	Ethel Clarke	Digby	Bktn—Bkglt.	1891	Bear River, N.S	142 3	32 0	12 2	397	W. J. Clarke, Bear River, N.S.	
80,091	Ethel Granville	Parrsboro'	Schr—Glt	1881	St. John, N.B.	87 0	26 5	8 0	99	J. P. Maloney, St. John, N.B.	

33,126	Ethelind	Quebec	Barge	1855	Sorel, Que	104 6	23 1	7 1	129	Joseph Duquette, Lachine, Que.	
96,788	Etienne	Halifax	Sloop	1888	Halifax, N.S	28 3	9 0	3 7	4	John E. Butler, Halifax, N.S.	
100,353	Etna	Quebec	do	1886	St. Michel, Que.	37 6	13 8	5 0	14	Joseph Bergeron, Les Eboulements, Que.	
103,090	Etna	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1888	Caraquet, N.B.	35 6	12 6	4 8	11	P. Rive, Caraquet, N.B.	
46,681	Etoile	Quebec	do	1849	Baie St. Paul, Que.	53 5	18 7	8 0	46	Octave Tremblay, Chicoutimi, Que.	
103,231	Etoile	Montreal	Sloop	1894	St. Thomas, Que.	83 6	20 1	4 8	61	E. Daneau, Pierreville, Que	
59,923	Etoile-du-Matin	Charlottetown	Schr—Glt	1869	Les Eboulements, Que.	66 0	19 4	8 6	71	Wm. Davis, Charlottetown, P.E.I.	
73,965	Etta	Lunenburg	do	1876	Port Mouton, N.S	50 2	17 3	6 3	28	Herman Green, Grand Manan, N.B.	
75,757	Etta	Yarmouth	do	1879	Brookville, N.S.	44 0	14 5	5 5	16	Geo. W. Ellis, Green Cove, N S.	
97,141	Etta E. Tanmer	St. Andrews	do	1867	Salisbury, U.S.	73 3	20 6	7 3	63	Sylvain Cameron, Mavillette, Digby Co., N.S.	
72,218	Ettawanda	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1875	Greenwich, King's Co., N.B.	78 0	26 4	6 7	80	J. G. Walter, River Hebert, N.S.	
85,372	Eudora	Halifax	Bk—Bq	1882	Maccan, N.S	185 4	38 9	22 3	1110	Jotham O'Brien, Maccan, N.S.	Classed Bureau Veritas.
80,684	Eugène Demers	Montreal	Sloop	1881	Gentilly, Que.	99 8	24 2	8 9	158	C. Labrecque, Lanoraie, Que.	
75,652	Eugénie	Quebec	Schr—Glt	1877	Cap St. Ignace, Que.	101 9	23 5	11 7	196	Elzéar Méthot, Cap St. Ignace, Que.	
80,754	Eugénie	do	do	1880	Esquimaux Point, Que.	62 0	19 5	8 0	48	André Vigneault, Esquimaux Point, Que.	
50,740	Eugénie Charlevoix	do	do	1864	River St. François, Que.	55 0	17 0	7 5	41	N. Carbonneau, Berthier, Que.	
80,633	Euphemia	Yarmouth	Ship—3 m.	1882	Salmon River, N.S.	205 0	39 6	23 5	1340	The Euphemia Ship Co., Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
94,960	Eureka	Lunenburg	Schr—Glt	1889	La Have, N.S	81 0	24 2	9 1	99	Rueben Smith, La Have, N.S.	
90,708	Euretta King	St. Catharines	Scow	1887	Welland, Ont.	110 9	23 2	6 6	130	Allan J. Halloway, Ridgeway, Ont.	
72,941	Europa	Montreal	Sloop	1870	Quebec	129 0	23 1	9 6	243	Montreal Transportation Co., Montreal.	
97,036	Eva	Yarmouth	Schr—Glt	1891	Tusket, N.S	35 4	11 9	4 7	10	Gabriel Bourque, Tusket, N.S.	
80,672	Eva	Montreal	Barge	1881	Yamaska, Que	106 0	22 6	7 0	153	Canada Forwarding and Export Co, Montreal.	
103,041	Eva	Ottawa	Scow—Chd	1891	Montebello, Que.	50 5	18 8	1 6	7	Joseph Nadon, Montebello, Que.	
85,731	Eva L. H	Shelburne	Schr—Glt	1883	Mahone Bay, N.S.	65 2	22 0	8 2	62	Bradford P. Thorburn, Shelburne, N.S.	
88,677	Eva Lynch	St. John, N.B.	Bktn—Bkglt.	1884	Portland, N.B.	154 6	32 0	13 2	458	Howard D. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Continued.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Grèement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
96,785	Eva M. B	Halifax	Schr—Glt	1890	Chezetcook, N.S.	55 4	19 9	8 0	45	Daniel Bonaing, Chezetcook, N.S.	
90,644	Eva Mc	Yarmouth	do	1884	Argyle, N.S.	44 6	14 5	5 5	19	James McCarthy, Pubnico, N.S.	
83,136	Eva Stewart	Parrsboro'	do	1881	Bridgewater, N.S.	82 6	24 2	9 3	98	E. Moore, Parrsboro', N.S.	
64,896	Evangeline	Halifax	Bgtn—Bkglt.	1872	Indian Harbour, N.S	90 7	24 3	10 8	142	Wm. Lovegrove, Halifax	Classed American Record.
92,417	Evangeline	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1889	Tracadie, N.B.	33 8	11 4	5 0	11	John Young, Tracadie, N.B.	
92,564	Evangeline	Halifax	do	1885	Chezetcook, N.S.	42 5	15 8	6 3	23	Henry Young, Port Piswick, N. S.	
100,905	Evangeline	Chatham, N.B.	do	1890	Caraquet, N.B.	36 0	12 3	4 4	10	P. Rive, Caraquet, N.B.	
66,987	Evelyn	St. John, N.B	Wdbt—Bab	1874	Salmon Bay, Queen's Co., N.B.	72 8	24 4	6 8	70	George R. McDonough, St. Martin's N.B.	
....	Evelyn	Kingston	Schr—Glt	1867	Stonington, Ont	90 1	22 2	5 7	97	Wm. Myles, Kingston, Ont.	
35,565	Evening Star	Chatham, N.B.	do	1857	Shippegan, N.B.	34 0	15 2	6 0	28	Octave Aché, Shippegan, N.B.	
77,777	Evening Star	Goderich	do	1867	Ashfield, Ont.	58 0	19 2	6 8	50	Thos. Petrie, Goderich, Ont.	
100,737	Eventide	Windsor, N.S.	do	1893	Prince Port, N.S.	75 2	25 4	8 6	97	Edward Sinclair, Miramichi, N. B.	Classed American Record.
....	Eventide	Port Dover	do	1866	Port Dover, Ont.	43 0	12 0	5 0	15	D. G. Huff, Dresden, Ont.	
75,730	Everest	Yarmouth	Ship—3 m	1878	Belliveau Cove, N.S.	218 0	41 3	24 9	1615	W. D. Lovitt, Est., Yarmouth, N.S.	

94,855	Evolution	Parrsboro'	Schr—Glt	1889	Spencer's Island, N.S	107 0	28 3	10 5	173	G. L. Purdy, St. John, N.B.	
100,248	Excelsior	Halifax	do	1894	Spry Bay, N.S.	38 5	12 2	5 8	14	Joseph H. Prest, Spry Bay, N.S.	
100,517	Exception	Parrsboro'	Bktn—Bgtn	1892	Spencer's Island, N.S	143 4	33 4	12 5	380	Wm. H. Baxter, Canning, N.S.	Classed Bureau Veritas.
42,098	Exchange	Digby	Schr—Glt	....	United States	50 0	15 3	6 7	24	E. Marshall, Digby, N.S.	
36,521	Exchange	Liverpool	do	1858	Old Sabrock, U.S.	70 0	22 0	8 5	86	F. Slaunwhite, Mahone Bay, N.S.	
57,104	Exchange	Shelburne	do	1867	Tusket, N.S	43 7	15 9	6 1	22	Jonathan Locke, Lockeport, N.S.	
80,803	Exenia	Windsor, N.S.	do	1880	Cornwallis, N.S.	43 0	15 5	6 2	18	William F. Parker, Cornwallis, King's Co., N.S.	
100,172	Exephire	Montreal	Sloop	1890	Pierreville, Que.	86 8	22 0	6 0	79	Joseph Daneau, Pierreville, Que	
69,664	Experiment	Quebec	Barge	1844	Grondines, Que.	71 0	20 3	6 3	72	Edouard Trottier, Grondines, Que.	
73,053	Experiment	do	do	1847	do	78 2	20 8	7 7	99	Charles Isaie Houde, Grondines, Que.	
64,144	Experiment	Victoria	Schr—Glt	1868	Port Townsend, U.S.	68 8	20 0	5 8	47	J. Gosnell, Victoria, B.C.	
....	Explorer	Chatham, Ont	do	1866	Chatham, Ont	48 0	16 0	5 6	33	E. H. Lewis, Goderich, Ont.	
88,642	Express	Charlottetown	do	1862	Essex, U.S.	66 0	18 1	6 7	47	James A. Stewart, West Point, P.E.I.	
36,113	Express	Halifax.	do	1843	Newpiquoddy, N.S	46 3	15 1	7 0	24	Alfred J. Cook, Sheet Harbour, N.S.	
36,264	Express	do	do	1860	Chezzetcook, N.S.	41 8	14 7	5 9	16	John LeBrun, Arichat, N.S.	
54,140	Express	do	do	1867	St. Margaret's Bay, N.S.	50 0	17 6	7 1	34	J. F. Dauphinée, Margaret's Bay, N.S.	
34,715	Express	Yarmouth	do	1854	Yarmouth, N.S.	43 5	11 7	6 5	25	R. Haines, Yarmouth, N.S.	
42,174	Express	Quebec	do	1861	P. E. Island	71 5	20 4	8 4	68	John Evans, Port au Basque, Nfld.	
94,678	Extenuate	Halifax	do	1879	Mahone Bay, N.S.	34 0	11 1	5 0	10	Alex. Tough, Harrietsfield, N.S.	
36,389	Eyo	Chatham, N.B.	do	1859	P. E. Island	55 5	16 2	6 5	36	P. McFadyen, Charlottetown, P.E.I.	
73,029	F. P. T.	Halifax	Schr—Glt	1880	Magdalen Islands	59 0	19 0	7 8	41	Isaac Hartley, Liscombe, N.S.	
100,318	F. B. Lovitt	Yarmouth	Bgtn—Bkglt.	1893	Belliveau Cove, N.S.	170 0	34 0	13 0	554	W. D. Lovitt Estate, Yarmouth.	Classed Bureau Veritas and American Record.
103,198	F. B. Wade	Liverpool	Schr—Glt	1895	Liverpool, N.S	89 0	24 3	9 1	99	L. B. Curry, New Dublin, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
80,891	F. Billingsby	Ottawa	Barge	1880	Hull, Que	111 6	21 0	6 9	150	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
100,632	F. C. No. 1	Victoria	Scow—Chd	1891	Nanaimo, B.C	60 0	20 0	4 9	49	J. D. Foreman, Nanaimo, B.C.	
75,798	F. Dudley	Ottawa	Barge	1879	Hull, Que	108 1	22 3	7 1	154	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
90,818	F. H. Burton	Port Hope	Schr—Glt	1853	Dundas, Ont	103 0	20 5	9 0	164	John Wright, Port Hope, Ont.	
80,898	F. J. Boswell	Ottawa	Barge	1880	Hull, Que	110 0	22 8	7 2	153	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
90,711	F. L. Danforth	St. Catharines	do	1872	Tonawanda, U.S	187 0	33 0	14 0	643	Thos. Conlon, Thorold, Ont.	
....	F. Martin	Chatham, Ont	Schr—Glt	1869	Chatham, Ont	63 0	17 8	5 9	62	T. Fraser, Maidstone, Ont.	
83,424	F. Richard	Weymouth	do	1883	Meteghan, N.S	81 5	23 0	8 2	94	Anselm Thibedeau, Meteghan River, N.S.	
90,614	F. & E. Givan	Moncton	do	1886	Cambridge, N.B	78 1	27 0	7 9	99	F. W. Givan, Moncton, N.B.	
72,577	Fabiola	Picton, Ont	do	1876	Portsmouth, Ont	95 0	22 3	9 0	131	Ira B. Folger, Kingston, Ont.	
66,058	Fabiola	Quebec	do	1872	Deschambault, Que	100 0	22 6	9 6	147	Thomas Frenette, Portneuf, Que.	
100,852	Fabiola	do	do	1893	Anse St. Jean, Que	70 2	21 9	8 5	81	R. Hudson, Quebec.	
85,550	Fair Play	Yarmouth	do	1882	Tusket Wedge, N.S.	40 0	13 5	4 5	10	John Sollows, Maitland, N.S.	
100,535	Fair Play	Digby	do	1893	Clare, N.S	33 9	11 8	4 4	11	C. Comeau, Clare, N.S.	

103,390	Fairford	Winnipeg	Barge	1894	Fairford, Man	200 0	38 6	6 4	437	P. McArthur, Westbourne, Man.	
77,776	Fairlina	Goderich	Schr—Glt	1881	Kincardine, Ont	46 0	12 0	5 0	17	Jas. Johns, Southampton, Ont.	
74,329	Fairy Queen	Yarmouth	do	1877	Cape St. Mary, N.S.	38 0	12 6	6 0	12	A. Mallet, Meteghan, N.S.	
100,247	Fairy Queen	Halifax	do	1894	Sambro, N.S.	35 6	11 5	5 0	11	G. H. Nickerson, Sambro, N.S.	
43,490	Falcon	Quebec	Barge	1862	Quebec	139 0	30 4	9 5	282	James H. Henderson, Montreal.	
88,276	Falcon	St. Andrews	Schr—Glt	1881	Eastport, U.S	39 0	13 0	5 7	12	James Lawson, Grand Manan, N.B.	
103,001	Falcon	Chatham, N.B.	do	1889	Shippegan, N.B.	33 0	12 6	4 4	10	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
100,502	Falcon No. 8	Victoria	Scow—Chd	1891	Vancouver, B.C.	78 0	23 4	4 2	56	Jesse N. Cowper, Victoria, B.C.	
100,503	Falcon No. 9	do	do	1891	do	90 0	26 0	5 0	79	do do	
72,184	Falmouth	Windsor, N.S.	Bktn—Bkglt.	1876	Windsor, Hants Co., N.S.	138 2	30 8	17 6	501	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	Classed Bureau Veritas.
103,120	Falmouth	St. Andrews	Schr—Glt	1880	Campobello, N.B.	30 0	11 4	6 0	10	W. Dalzelle, sen., Grand Manan, N.B.	
74,116	Fama	Halifax	do	1877	Sheet Harbour, N.S.	54 0	18 4	7 3	43	Wm. Levisconte, D'Escousse, C.B.	
88,274	Fame	St. Andrews	do	1882	Maine, U.S.	50 0	15 0	6 7	24	Geo. Leonard, West Isles, N.B.	
103,077	Fame	Chatham, N.B.	do	1891	Shippegan, N.B.	34 7	12 0	4 8	10	W. S. Loggie, Chatham, N.B.	
....	Fane	Montreal	Barge	1867	Montreal	92 1	18 8	6 8	105	T. Laplante, Lachine, Que.	
59,393	Fannie	St. Andrews	Schr—Glt	1878	West Isles, Charlotte Co., N.B.	31 0	13 3	5 6	12	Geo. Leonard, West Isles, N.B.	
103,105	Fannie	Montreal	Sloop	1894	Yamaska, Que	133 4	28 6	10 8	305	J. L. Michaud, Ste Anne de Bellevue, Que.	
61,910	Fannie Ellis	Liverpool	Schr—Glt	1870	Liverpool, N.S	52 0	19 0	6 6	36	P. Farrell, Liverpool, N.S.	
83,466	Fannie May	St. Andrews	do	1882	St. Patrick, N.B.	41 0	15 1	6 3	19	B. Cheney, Grand Manan, N.B.	
83,399	Fannie R. C.	Halifax	do	1882	Mahone Bay, N.S.	42 0	15 5	6 5	21	Charles Power, Dalhousie, N.B.	
88,462	Fannie S.	Arichat	do	1892	RiverBourgeois, C.B.	49 4	17 0	6 7	28	Daniel Sampson, jr., River Bourgeoise, C.B.	
75,608	Fanny	Digby	do	1874	Cape Cove, N.S.	34 8	11 6	4 5	7	E. Payson, Digby, N.S.	
38,877	Fanny	Halifax	do	1852	Prince Edward Isl'd.	47 3	14 0	7 2	28	Gilbert W. Sanders, Annapolis, N.S.	
61,972	Fanny	do	do	1870	Chezetcook, N.S.	40 0	14 0	5 8	17	Gilbert Kemp, Petpiswick, N.S.	
75,571	Fanny	Liverpool	do	1877	La Have, N.S.	40 0	13 3	5 8	16	Stephen Colvey, Little Bras d'Or, C.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
.... ..	Fanny........	Kingston..........	Schr—Glt	1868	Battersea, Ont......	43 6	12 5	4 3	18	John Courson, Brighton, Ont..	
92,479	Fanny.......	Charlottetown	do	1888	Covehead, P.E.I ...	52 0	16 0	5 4	26	Joseph Gallant, Rustico, P.E.I.	
100,142	Fanny...	Winnipeg.	Barge	1888	Moorhead, Minn....	128 8	25 3	5 6	159	The North-west Nav. Co. (Ltd.) Winnipeg, Man.	
100,872	Fanny............	St. John, N.B	Schr—Glt	1893	Perry's Point, N.B..	78 5	27 3	7 0	91	J. A. Likely, St. John, N.B...	
74,112	Fanny B............	Halifax....... ..	do	1877	Sherbrooke, N.S....	68 7	22 1	8 4	65	R. H. Cann, Louisbourg, N.S..	
96,846	Fanny Campbell...	Sarnia..........	do	1868	St. Catharines, Ont..	139 0	26 2	11 5	346	J. Buckley, Sarnia, Ont..	
103,493	Fanny McLean.....	Lunenburg	do ...	1881	La Have, N.S.......	33 8	12 4	4 7	9	D. Hume, East Chester, N.S..	
96,665	Fanny R.......	Digby	do	1859	United States.... ..	66 3	20 3	6 9	61	R. T. Morehouse, Sandy Cove, Bridge, P.E.I.	
77,763	Fanny Young......	Port Hawkesbury.	do	1880	Shelburne, N. S.....	80 0	22 5	9 1	85	Richard W. Sprague, Montague Bridge, P.E.I.	
80,689	Faraud............	Montreal..........	Sloop...... .	1881	St. Thomas, Que....	95 0	23 0	6 3	92	Joseph Paul, Sorel, Que.......	
80,971	Farewell...........	Sydney.	Schr—Glt	1881	North Sydney, C.B..	31 8	12 5	4 9	9	Benjamin Cann, Louisbourg, C.B.	
100,467	Faucon............	Quebec..........	Sloop........	1889	Quebec.............	44 8	14 2	4 6	18	J. N. Lapointe, Quebec.	
97,093	Fauna..	Lunenburg	Schr—Glt	1890	Chester Basin, N.S..	92 0	25 6	10 4	146	J. R. Rudolf, Lunenburg, N.S..	Classed American Record.
85,608	Favonius.	St. John, N.B....	Ship—3 m....	1883	St. John, N.B ...	213 6	40 3	24 3	1462	Robt. Thomson, jr., and John H. Thomson, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.

....	Favorite	Montreal.........	Barge	1873	St. Aimé, Que	118 1	23 0	7 2	169	Hugh McKinnon, Dundee, Que.
85,639	Favourite	Lunenburg	Schr—Glt	1883	La Have, N.S	61 2	19 6	8 0	55	David McAlmon, Kingston, N.B.
61,302	Favourite	Victoria..........	do	1868	Sooke, B.C..........	71 5	22 0	8 5	80	L. McLean, Victoria, B.C.....
75,614	Fawn	Digby............	do	1877	Shelburne, N.S......	43 6	15 7	6 2	17	James E. Ogilvie, Parrsboro', N.S.
36,103	Fawn	Halifax...........	do ...	1846	Little Harbour, N.S.	43 5	12 0	6 0	17	Nehemiah Crowell, Barrington, N.S.
100,495	Fawn	Victoria..........	do	1892	Chemainus, B.C	71 8	22 2	9 2	59	Thos. Earle, Victoria, B.C.....
42,227	Fearless............	Annapolis	Bgtn—Bkglt..	1861	Granville, N.S......	111 0	26 9	12 4	225	John Johnson, Granville, N.S..
50,749	Félicité.......	Quebec.	Schr—Glt	1864	Kamouraska, Que...	57 6	17 9	7 8	42	Alex. Simard, St. Alexis, Que..
71,275	Fellow Craft.. . ..	Port Burwell......	do	1875	Port Burwell, Ont...	115 7	26 0	10 5	209	J. Lawrence & Son, Sarnia, Ont.
103,429	Fern.....	Lunenburg	do	1895	La Have, N.S	69 8	21 6	8 4	70	C. Walters, La Have, N.S ....
43,493	Feu Follet....... .	Quebec...., .. .	do	1854	Grondines, Que......	87 8	23 5	8 6	117	Lempirère Murray, Kingston, Ont.
34,798	Fidelia.............	Halifax......... .	do	1849	Parrsboro', N.S.....	58 9	16 9	8 0	53	John H. Morris, Parrsboro', N.S.
94,952	Finance	Lunenburg	do	1889	La Have, N.S	66 8	21 2	7 8	58	James Powers, Bridgewater, N.S.
71,303	Finn..	Richibucto........	do	1881	Richibucto Village, N.B.	37 3	14 0	4 5	10	Henry Perry and Patrick Callaghin, P.E. Island.
90,860	Fiona.............. .	Lunenburg	Sloop.........	1878	Shelburne, N.S......	28 0	7 0	3 6	4	William A. Gaetz, Lunenburg, N.S.
92,607	First Trial	Sydney..........	Schr—Glt	1889	Ingonish, C.B.	31 6	14 7	5 9	9	W. H. Moore, North Sydney, C.B.
71,338	Fish Hawk.........	Lunenburg	do	1858	Essex, U.S.	63 5	19 5	7 0	49	Hiram Corkum, La Have, N.S.
38,198	Fish Hunter........	Yarmouth	do	1862	Yarmouth, N.S.....	44 5	13 5	5 3	15	P. Surette, Pubnico, N.S ..
100,298	Fisher..............	Chatham, N.B....	do	1891	Shippegan, N.B.....	33 4	11 6	5 0	12	Elie Chiasson, Shippegan, N.B.
100,797	Fisher Maid.... ...	Victoria.........	do	1893	Astoria, U.S........	45 0	15 2	7 4	21	C. Cripps, Natinat, B.C.......
88,487	Fisher River.... ...	Winnipeg.........	Barge	1882	Winnipeg, Man.....	124 6	22 6	4 6	111	The Department of Public Works, Ottawa.
....	Five (5)............	Montreal	do	1873	Pierreville, Que.....	90 8	23 5	5 8	86	M. Lespérance, St. Aimé, Que.
37,956	Five Sisters.........	Yarmouth	Schr—Glt	1853	Barrington, N.S	40 0	11 6	5 7	17	S. Crowell, Barrington, N.S....
75,601	Flash...	Digby...........	do	1877	Maitland, N.S	34 0	12 2	4 2	10	James A. Peters, Westport, N.S.
66,749	Flash...............	Halifax..........	do	1875	Liverpool, N.S......	47 0	16 0	6 7	24	C. Johnson, Hubbard's Cove, N.S.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABETIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
80,065	Flash	St. John, N.B	Schr—Glt	1881	Indiantown, N.B	76 4	26 0	7 6	94	Fred. C. Beatteay, St. John, N.B.	
61,445	Flavie	Chatham, N.B	do	1874	Shippegan, N.B	36 5	12 2	4 5	13	Théophile Dugay, Shippegan, N.B.	
92,511	Fleet Wing	St. Andrews	do	1887	Westport, N.S	29 5	11 3	5 0	11	Addison Mathews, St. George, N.B.	
00,013	Fleet Wing	Annapolis	do	1859	Essex, U.S	68 0	20 9	7 4	54	W. W. Gaucher, Margaretville, N.S.	
88,227	Fleetwing	Halifax	do	1884	Chezetcook, N.S	47 5	18 2	7 8	31	Francis Lapierre, Chezetcook, N.S.	
85,476	Fleetwing	Shelburne	do	1877	Jordan River, N.S	37 0	13 1	4 6	11	Wilson Sperry, Green Harbour, N.S.	
88,376	Fleetwing	Victoria	Wherry—Batelet.	unk	San Francisco	26 0	9 0	3 0	4	Warburton Pike, Saturna Island, B.C.	
46,107	Fleetwing	Quebec	Schr—Glt	1861	United States	65 0	19 0	8 0	47	X. Lachance, Crane Island, Que.	
90,776	Fleetwing	Windsor, Ont	do	1863	Wilson, N.Y	108 0	24 6	7 9	162	James and Joseph Cochrane, Colbourne, Ont.	
100,891	Fleur-de-lis	Weymouth	do	1894	Belliveau Cove, N.S	41 0	13 0	5 0	17	Ambroise M. Theriau, Belliveau Cove, N.S.	
70,585	Fleur de Marie	Montreal	Sloop	1878	Lanoraie, Que	99 5	23 0	7 0	113	E. Haynemand, Lanoraie, Que.	
83,353	Fleur de Marie	Quebec	Schr—Glt	1881	Bay St. Paul, Que	72 7	22 5	6 7	61	C. Bélanger, Escoumains, Que.	
100,868	Fleur de Marie	do	do	1893	St. Siméon, Que	61 4	20 2	6 4	49	W. Bouchard, St. Siméon, Que.	
59,487	Flight	Lunenburg	do	1872	Mahone Bay, N.S	66 0	20 3	7 8	56	John A. Tait, Cape Canso, N.S.	

54,143	Flirt	Halifax	do	1846	Yarmouth, N.S.	42 0	14 2	5 8	17	John Cameron, Sheet Harbour, N.S.	
41,673	Flirt	Chatham, N.B.	do	1847	Richibucto, N.B.	34 4	10 7	3 8	10	John Graham, Richibucto, N.B.	
42,061	Flora	Amherst, M.I.	do	1859	Cabin Cove, Gaspé Co., Que.	52 0	17 7	7 4	34	R. McDonald, Cardigan, P.E.I.	
75,500	Flora	Charlottetown	Bk—Bq	1877	Bideford, P.E.I.	193 5	37 3	21 6	977	William Richards, Bideford, P.E.I.	Classed English Lloyds.
85,644	Flora	Halifax	Schr—Glt	1883	Mahone Bay, N.S.	58 0	18 9	7 2	42	Susan Scallion, Herring Cove, N.S.	
72,968	Flora	Picton, Ont.	do	1880	Bath, Ont	90 3	18 0	6 0	76	J. Adamson, Toronto, Ont.	
83,367	Flora	Quebec	do	1880	Portneuf, Que	76 1	20 2	6 3	65	J. B. Dussault, Portneuf, Que.	
69,640	Flora	do	Barge	1873	Chicoutimi, Que	78 0	18 5	7 1	75	Magloire E. Charpentier, Montreal.	
49,416	Flora	St. John, N.B.	Schr—Glt	1864	Maitland, N.S.	41 5	14 0	5 3	14	Wm. Vail, jun., St. John, N.B.	
90,654	Flora	Yarmouth	do	1866	Pubnico, N.S.	75 4	21 6	8 0	63	David D'Entremont, Pubnico, N.S.	
83,098	Flora Bell	Port Hawkesbury.	do	1884	Mabou, C.B.	50 5	19 2	7 1	39	Gabriel White, Margaree, C.B.	
71,167	Flora Carveth	Whitby	do	1873	Mill Point, Ont.	115 0	23 5	8 9	190	D. Galbraith, Whitby, Ont.	
77,751	Flora Dell	Halifax	do	1879	Shelburne, N.S.	67 0	21 6	7 9	62	G. Hagar, N.E. Harbour, N.S.	
....	Flora Emma	Picton, Ont.	do	1872	Picton, Ont.	97 0	23 0	8 0	154	Thos. Fox, Port Hope, Ont.	
85,543	Flora P. Stafford	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1883	Cornwallis King's Co., N.S.	198 5	40 0	23 8	1250	Charles S. Smith, Cardiff, Wales, G.B.	Classed Bureau Veritas.
103,319	Flora Temple	Port Hawkesbury.	Schr—Glt	1858	Essex, Mass	67 2	20 1	6 8	55	John J. Hennessy, Port Hawkesbury, N.S.	
94,834	Flora Wooster	St. Andrews	do	1873	Wiscasset, Maine, U.S.	40 4	13 0	5 7	22	Henry Burnham, Grand Manan, N.B.	
33,072	Flore	Quebec	Barge	1854	St. Jean Deschaillons, Que.	72 8	21 6	7 3	63	Wilbrod Demers, St. Pierre les Becquets, Que.	
38,436	Florence	Arichat	Schr—Glt	1864	Margaree, C.B.	50 0	15 7	6 0	24	Samuel Laurence, Margaree, C.B.	
34,741	Florence	Digby	do	1854	Granville, N.S.	52 9	14 1	7 2	39	A. W. Corbett, Annapolis, N.S.	
35,674	Florence	Halifax	do	1845	Dennis, U.S.	64 3	17 2	7 8	65	William Smith, Ferguson's Cove, N.S.	
90,717	Florence	do	do	1886	Bridgewater, N.S.	76 8	23 4	8 8	89	Peter Martell, Arichat, N.S.	
43,494	Florence	Quebec	Barge	1858	St. Jean Deschaillons, Que.	60 0	22 0	6 2	53	T. Barabé, St. Jean Deschaillons, Que.	
55,855	Florence	do	do	1866	do	93 0	22 6	8 0	105	Siméon Germain, Notre-Dame de Portneuf, Que.	
80,001	Florence	St. John, N.B.	Schr—Glt	1879	Chance Harbour, St. John Co., N.B.	37 8	14 4	6 0	15	Harding Weaver, Victoria, N.S.	

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage unregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
61,524	Florence	Shelburne	Schr—Glt	1864	Barrington, N.S	37 0	12 2	5 6	15	Hiram Nickerson, Barrington, N.S.	
....	Florence,	Windsor, Ont	Scow—Ch'd	1862	Belle River, Ont	60 0	15 6	3 4	32	G. Ouilette, Belle River, Ont.	
94,972	Florence	Yarmouth	Schr—Glt	1889	Tusket Wedge, N.S.	37 0	12 5	5 0	11	Joseph Boudreau, Tusket Wedge, N.S.	
92,594	Florence	Sydney	do	1887	Ingonish, C.B	40 1	14 5	6 3	17	R. Sheppard, Bonne Bay, Nfld.	
100,481	Florence	Lunenburg	do	1892	Lunenburg, N.S	44 6	16 6	6 6	29	W. A. Pickles, Mahone Bay, N.S.	
96,774	Florence	Port Hawkesbury	do	1894	Cheticamp, C.B	33 0	11 4	5 1	11	Thos. Poirier, Cheticamp, C.B.	
100,864	Florence	Quebec	do	1893	Chateau Richer, Que.	63 2	20 3	6 0	46	N. Trepanier, Chateau Richer, Que.	
103,104	Florence	Montreal	Sloop	1894	St. Thomas, Que	108 0	23 0	7 8	153	J. Yergeau, St. Thomas, Que.	
72,623	Florence Abbott	Sydney'	Schr—Glt	1890	Maitland, N.S	84 0	24 6	9 5	115	Thomas Townsend, Louisbourg, C.B.	
80,829	Florence B.	Lunenburg	do	1880	New Dublin, N.S	52 4	17 9	7 2	32	John Pearl, Tancock, N.S.	
94,699	Florence B. Edgett	Digby	Bktn—Bkglt	1890	Bear River, N.S	148 7	32 7	13 0	491	John W. Parker, Belle Isle, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
46,907	Florence C. Lawrence	Port Hawkesbury	Schr—Glt	1864	Margaree, C.B	71 6	21 6	9 1	69	William Buckles, Margaree, C.B.	
100,259	Florence G.	Halifax	do	1891	Sambro, N.S.	36 6	12 5	5 4	15	Caleb Gray, Sambro, N.S.	
75,603	Florence Guest	Annapolis	do	1878	Tiverton, N.S.	53 6	18 5	6 9	36	David Robinson, Granville, N.S.	

100,383	Florence L.	Sydney	do	1894	Bras D'Or, C.B.	34 8	12 5	5 1	10	Peter LeBlanc, Bras D'Or, C.B.	
92,638	Florence M.	Lunenburg	do	1888	Lunenburg, N.S.	74 8	23 0	8 5	83	Alexander Silver, Lunenburg, N.S.	
94,771	Florence M. Smith	do	do	1888	do	82 5	24 0	9 1	99	Cereno J. Kelly, Yarmouth, N.S.	Classed American Record.
96,729	Florence May	Chatham, N.B.	do	1889	Church Point, N.B.	69 7	22 0	8 0	74	James Anderson, Church Point, N.B.	
100,522	Florence R. Hewson	Parrsboro'	do	1893	Parrsboro', N.S.	133 9	31 3	12 0	289	J. W. Seaman, Shulee, N.S.	Classed Bureau Veritas.
88,357	Floresta	Halifax	do	1884	Mahone Bay, N.S.	65 0	21 0	7 9	57	Wm. F. Gilcrist, Moser's River, N.S.	
85,459	Florida	Quebec	do	1877	Bic, Que.	37 0	13 5	4 3	13	Wm. Michaud, Isle Verte, Que.	
85,754	Florida	do	do	1882	Betchouan, Labrador	48 0	17 5	6 4	26	Alphonse Letellier, Quebec	
100,567	Florida	Lunenburg	do	1892	Chester Basin, N.S.	92 0	25 4	10 4	148	Levi Oxner, Chester Basin, N.S.	Classed American Record.
103,351	Floride	Quebec	do	1894	Natashquan, Que.	46 6	16 6	6 0	27	D. Talbot, Natashquan, Que.	
94,656	Florin	Lunenburg	do	1888	La Have, N.S.	63 0	21 0	7 6	58	Edward Weagle, LaHave, N.S.	
83,255	Floyd	Annapolis	do	1883	Granville, N.S	43 2	15 8	5 8	20	John W. Sproul, Granville, N.S.	
37,990	Fly	Digby	do	1860	Yarmouth, N.S	42 8	13 6	6 1	20	David Scott, Long Island, N S.	
90,645	Fly	Yarmouth	do	1885	Tusket, N.S	44 7	14 2	5 1	15	Solon Hubbard, Tusket, N.S.	
96,736	Fly	Chatham, N.B.	do	1890	Tracadie, N.B.	38 2	13 0	4 8	14	John Young, Tracadie, N.B.	
100,977	Fly	do	do	1888	Caraquet, N.B	35 6	12 3	5 0	12	C. De Gouchy, Caraquet, N.B.	
61,405	Fly	do	do	1894	Tracadie, N.B.	36 1	12 1	4 8	11	A. McLoughlin, Tracadie, N.B	
61,903	Flying Cloud	Liverpool	do	1870	Liverpool, N.S.	47 0	17 7	6 2	20	J. Brooks, Ketch Harbour, N.S	
41,823	Flying Cloud	St. John, N.B	Wdbt—Bàb.	1858	Kingston, King's Co., N.B.	68 3	21 7	5 4	78	Samuel J. Holder, Holdersville, N.B.	
37,985	Flying Fish	Halifax	Schr—Glt	1842	Argyle, N.S.	45 7	10 3	4 7	13	Israel Wilson, Barrington, N.S.	
100,782	Flying Foam	Chatham, N.B	do	1892	Caraquet, N.B.	38 4	12 8	4 8	12	R. Young, Caraquet, N.B	
80,976	Flying Robin	Sydney	do	1882	Aspy Bay, C.B.	40 1	14 7	4 8	12	John Fitzgerald, Aspy Bay, C.B.	
103,317	Flying Star	Port Hawkesbury	do	1895	Cheticamp, C.B.	32 5	10 8	5 5	11	Polite Deveaux, Eastern Harbour, N.S.	
88,672	Flying Yankee	St. John, N.B	Wdbt—Bàb.	1884	Newcastle, N.B.	54 8	19 6	5 7	35	Sarah R. Holmes, Waterborough, N.B.	
36,992	Foam	Charlottetown	Schr—Glt	1861	La Have, N.S	60 0	19 4	7 6	41	Richard Moran, Charlottetown, P.E.I.	

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
100,912	Foam	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1892	Caraquet, N.B.	34 3	12 9	4 7	10	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
59,400	Foam Belle	St. Andrews	do	1863	Gloucester, U.S.	38 0	12 0	4 2	10	A. Ellsworth, Pennfield, N.B.	
42,276	Foaming Billow	Halifax	do	1861	Sheet Harbour, N.S.	66 8	21 8	8 4	66	A. J. Winsor, Halifax, N.S.	
35,663	Forest	do	do	1828	Clyde River, N.S.	49 1	14 3	7 6	39	Benjamin Perry, Shelburne, N.S.	
85,631	Forest Belle	Lunenburg	do	1883	Lunenburg, N.S.	74 3	22 5	9 1	83	Leonard Young, Lunenburg, N.S.	
79,994	Forest Belle	St. John, N.B	Wdbt—Bàb	1879	Canning, Queen's Co., N.B.	73 4	25 4	6 5	69	Edward P. Nichols, St. John, N.B.	
75,464	Forest King	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1877	Horton, King's Co., N.S.	213 6	41 0	24 4	1602	J. B. North, Hantsport, N.S.	Classed Bureau Veritas
55,531	Forest Queen	Halifax	Schr—Glt	1867	Tracadie, N.S	67 4	21 8	9 0	74	P. D. Landry, St. Mary's, N.B.	
....	Forest Queen	Kingston	Sloop	1871	Cranberry Lake, Ont	76 6	16 6	4 5	37	James Mallon, Stonington, Ont	
85,393	Formosa	Amherst, M.I	Schr—Glt	1884	House Harbour, Magdalen Islands.	57 2	18 8	8 1	43	F. H. Delaney, House Harbour, Magdalen Islands.	
78,011	Fort Frances	Winnipeg	Barge	1879	Fort Frances, Ont.	52 9	14 8	4 9	26	Fredk. Thomas Hooper, Rat Portage, Ont.	
94,636	Fortuna	Halifax	Schr—Glt	1888	Lockeport, N.S.	77 5	23 0	9 3	97	Arthur N. Whitman, Halifax, N.S.	
74,407	Four Brothers	Chatham, N.B	do	1877	Caraquet, N.B.	50 6	17 3	5 6	25	R. Young, Caraquet, N.B.	
75,835	Four Brothers	Halifax	do	1878	Chezetcook, N.S.	42 8	16 0	6 8	26	John S. Wells, Whitehead, N.S.	

85,699	Four Sisters	Chatham, N.B	do	1884	Bay du Vin, N.B.	32 4	11 9	4 6	10	M. Caron, Caraquet, N.B	
38,116	Frances	Shelburne	do	1860	Beaver River, N.S.	41 7	13 5	5 2	14	Daniel Cronan, Halifax, N.S.	
83,449	Frances	Victoria	Sloop	1864	Coupoila, U.S.	32 0	10 6	4 0	8	Wm. T. Cotsford, Victoria, B.C.	
94,821	Frances A. Rice	Weymouth	Schr—Glt	1889	Weymouth, N.S.	87 5	24 8	9 0	122	Thos. C. Rice, Weymouth, N.S.	Classed American Record.
100,691	Frances F. Willard	Pictou, N.S.	do	1893	Murray Harbour, P.E.I.	46 8	15 4	6 3	23	B. H. Herring, Murray Harbour, P.E.I.	
46,675	François Xavier	Quebec	do	1863	Petite Rivière, St. François, Que.	54 0	18 0	5 4	26	Ferdinand Simard, Petite Rivière, St. François, Que.	
103,612	François Xavier	do	Sloop	1894	St Joachim, Que.	61 0	18 2	4 8	33	F. X. Neron, St. Joachim, Que.	
80,938	Frank	Charlottetown	Schr—Glt	1881	Cascumpec, P.E.I.	46 7	16 0	5 5	21	James Miller, Tignish, P.E.I.	
36,480	Frank	Gaspé	do	1859	Chester, N.S.	66 2	20 2	8 0	54	Louis Blanchette, Gaspé, Que.	
88,549	Frank	Halifax	do	1884	Lockeport, N.S.	37 0	13 0	5 4	11	David M. Pettis, Parrsboro', N.S.	
85,294	Frank	Montreal	Barge	1881	Sorel, Que.	106 8	17 5	6 1	93	Jos. Mondore, Sorel, Que.	
......	Frank	do	do	1862	Montreal	95 7	19 3	8 4	145	Montreal Transportation Co., Montreal.	
92,671	Frank	Pictou, N.S.	Sloop	1887	Wallace, N.S.	41 7	13 7	5 2	17	Francis K. Grant, Wallace, N.S.	
......	Frank Chitley	St. Catharines	Scow—Chd	1866	Port Dalhousie, Ont.	120 0	25 6	7 6	140	Geo. A. Clark, Port Dalhousie, Ont.	
51,748	Frank L. Dickson	St. Andrews	Schr—Glt	1866	Beaver Harbour, Charlotte Co., N.B.	42 9	15 5	5 8	18	Geo. W. McKenzie, St. George, N.B.	
80,027	Frank L. P.	St. John, N.B.	do	1880	Greenwich, King's Co., N.B.	84 2	27 5	7 9	124	F. A. Peters, St. John, N.B.	
55,836	Frank Newton	Sydney	do	1880	Shelburne, N.S.	60 4	19 3	6 4	40	Thomas Conrad, Spry Bay, N.S	
59,990	Frank Russell	Toronto	Barge	1871	Quebec	142 5	26 0	11 0	283	The Georgian Bay Wood Supply Co., Barrie, Ont.	
85,998	Frank W.	St. John, N.B.	Schr—Glt	1882	Waterborough, N.B.	80 1	26 4	7 5	99	Martin Cole, Dorchester, N.B.	
103,254	Frank and Ira	do	do	1894	Greenwich, N.B	82 8	26 8	7 4	98	N. C. Scott, St. John, N.B.	
94,700	Franklin S. Schenck	Digby	do	1869	United States	66 7	20 4	6 5	44	F. W. Thorne, Granville, N.S.	
90,617	Fraulien	Moncton	do	1889	Hopewell Cape, N.B.	93 2	28 4	8 0	148	J. Peck, Hillsboro', N.B.	
83,327	Fred	Ottawa	Barge	1881	Hull, Que	110 7	21 2	7 8	157	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
80,982	Fred E. Cox	Guysboro'	Schr—Glt	1881	Isaac's Harbour, N.S	88 8	26 2	10 4	145	Arthur Marvin, Halifax, N.S.	
80,366	Fred E. Scammell	Parrsboro'	Ship—3 m	1880	Parrsboro', N.S.	196 0	39 2	23 1	1349	Hy. A. Eaton, Cornwallis, N.S.	Classed Bureau Veritas.

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed — Où classé
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,889	Fred H. Gibson.....	St. John, N.B....	Schr—Glt	1894	St. John, N.B	143 0	33 6	12 4	419	John Gibson, Marysville, N.B.	Classed Bureau Veritas and American Record.
83,480	Fred Taylor........	St. Andrews	do	1878	Eastport, Maine, U.S	31 4	13 4	6 6	13	Jos. Boyd, Campobello, N.B..	
83,332	Fred Toms	Ottawa...........	Barge	1881	Ottawa, Ont........	110 3	22 2	7 6	161	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
100,315	Freddie A...	Yarmouth........	Schr—Glt	1889	Barrington, N.S	33 0	11 5	5 1	10	E. Crosby, Yarmouth, N.S....	
103,116	Freddie A. Higgins.	St. Andrews . . .	do	1882	Kennebunk, U.S....	80 6	24 2	6 2	78	G. P. Newton, Grand Manan, N.B.	
80,798	Freddie G	Digby	do	1883	Bear River, N.S....	44 0	15 5	6 1	18	Charles B. Bowers, Westport, N.S.	
71,333	Freddie M. Reynolds	Barrington	do	1875	Clyde, N.S	54 6	18 9	7 9	35	M. D. Newell, Cape Island, N.S.	
88,411	Frederica.	St. John, N.B....	Bktn—Bkglt .	1884	Portland, N.B......	146 0	31 2	13 0	396	Fredk. E. Sayre, St. John, N.B	Classed Bureau Veritas.
53,786	Frederick...........	Liverpool	Bk—Bq	1865	United States.......	93 0	22 8	10 2	162	F. Fader, Liverpool, N.S.	
61,414	Frederick William..	Chatham, N.B ...	Schr—Glt	1874	Richibucto, N.B....	50 6	15 5	5 5	21	Wm. Hudson, Richibucto, N.B.	
97,046	Fredonia	Liverpool	do	1891	East Berlin, N.S....	35 0	12 0	5 1	12	J. W. Remby, West Dublin, N.S.	
103,021	Free Trade.........	Parrsboro'........	do	1895	Parrsboro' N.S.....	71 1	22 5	7 5	77	D. A. Huntley, Parrsboro', N.S.	
97,146	Free Trader	St. Andrews	Sloop.........	1885	West Isles, N.B	30 0	12 3	6 0	10	Geo. Lahey, Grand Manan, N.B.	
61,624	Freedom	Guysboro'........	Schr—Glt	1856	United States.......	64 0	18 8	7 1	48	H. A. Thorburn, Shelburne, N.S.	

77,963	Freeman Colgate....	St. Andrews	do	1876	South Bristol, Maine, U.S.	52 0	16 0	6 2	26	Geo. English, West Isles. N.B.	
88,481	Freighter..........	Winnipeg........	Barge	....	Unknown	113 6	25 2	4 8	107	North-west Navigation Co., (Ltd.) Winnipeg, Man.	
83,180	Friend	Halifax.....	Schr—Glt	1882	Mahone Bay, N.S...	38 6	14 5	5 9	17	Luke Mannott, Tor Bay, N.S.	
59,469	Friend	do	do	1871	do	57 0	18 5	7 5	41	Thomas Dix, Port au Basque, Nfld.	
51,906	Friendly......	Digby.......	do	1865	Meteghan, N.S.....	46 0	15 7	5 9	18	Henry Burnham, Grand Manan, N.B.	
85,969	Friendship..........	St. John, N.B....	do	1882	St. Martin's, N.B...	70 8	25 0	6 6	66	George G. Seely. St. John, N.B.	
73,000	Friendship.........	Toronto..........	do	1876	Bronte, Ont	60 0	12 0	4 3	24	Margaret Warden, Bronte, Ont.	
103,101	Frontenac	Montreal	Sloop	1894	St. Thomas, Que....	135 8	28 1	11 9	331	C. Daneau, St. Thomas, Que ..	
36,456	Fury	Chatham, N.B...	Schr—Glt	1859	Miramichi, N.B....	40 0	12 9	6 0	14	P. Labby, Quebec............	
50,876	Fury	do	do	1866	do	48 5	15 6	6 5	33	T. W. Crocker, Newcastle, N.B.	
90,540	G. D.........	Montreal.........	Sloop	1885	Yamaska...	91 2	21 7	7 4	107	M. Lesperance, St. Aimé, Que.	
38,481	G. H. B............	Arichat....	Schr—Glt	1866	River Bourgeois, C.B.	59 8	17 7	7 7	35	Placide Forgeron, West Arichat, N.S.	
92,427	G. No. 1...........	Prescott..........	Barge	1867	Cardinal, Ont. . .	36 0	11 0	3 0	24	Gilbert Bros. Engineering Co., Montreal, Que.	
92,428	G. No. 2......	do	do	1867	do	36 0	11 0	3 0	24	do do ..	
80,685	G. No. 10........ ..	Montreal.........	do	1881	Montreal, Que......	70 0	18 5	5 5	56	E. E. Gilbert, Montreal, Que..	
85,456	G. T. D........ ...	Quebec...........	Schr—Glt ...	1883	Lévis, Que.........	95 0	27 0	10 6	196	G. T. Davie, Lévis, Que.......	
72,438	G. A. Good.........	Parrsboro'........	do	1873	Maitland, N.S	69 0	20 0	6 0	59	Patrick George, Parrsboro', N.S.	
90,582	G. A. Smith........	Lunenburg	do	1884	Lunenburg, N.S....	82 8	24 0	8 9	95	Wm. Young, Lunenburg, N.S.	
92,494	G. B. Lockhart....	Windsor, N.S.....	Bgtn—Bkglt .	1877	Horton, N.S...	120 4	29 0	10 7	296	G. B. Lockhart, New York, U.S.	
100,185	G. B. Naylor..	Montreal.........	Sloop.........	1889	Richelieu, Que.... .	68 5	17 3	5 2	49	Benjamin V. Naylor, Richelieu, Que.	
75,796	G. B. Pattee..	Ottawa...... ...	Barge	1878	Ottawa, Ont........	107 5	22 0	7 2	157	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.) Ottawa, Ont.	
88,555	G. C. Kelley........	Yarmouth........	Schr—Glt	1885	Shelburne, N.S......	81 0	23 9	9 3	98	Wm. LeBlanc, Arichat, N.S...	
100,120	G. E. Bentley.	Parrsboro'........	do	1892	Port Greville, N.S..	131 1	32 2	10 8	250	Geo. E. Bentley, Port Greville, N.S.	Classed American Record.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions: Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
....	G. E. Cartier	Montreal	Barge	1870	St. Thomas, Que	91 1	18 7	5 3	79	J. Heney, Ottawa, Ont	
80,078	G. G. King	St. John, N.B	Schr—Glt	1881	Cambridge, N.B	71 6	24 6	6 5	64	Winfield Y. Theall, St. John, N.B.	
92,466	G. H. Gardiner	Charlottetown	do	1888	New London, P.E.I.	43 9	14 5	5 2	17	George H. Pursey, Rustico, P.E.I.	
85,382	G. H. Marryatt	Halifax	do	1883	Mahone Bay, N.S	42 2	16 0	6 6	23	Mintern S. Keeping, Murray Harbour, P.E.I.	
92,292	G. H. Morse	Ottawa	Barge	1886	Ottawa, Ont	112 0	22 6	7 0	162	The Ottawa Trans. Co., (Ltd.) Ottawa, Ont.	
74,243	G. H. Norman	Montreal	Sloop	1876	Iberville, Que	60 0	16 7	5 4	41	Eusèbe Dubeau, Iberville, Que.	
100,311	G. H. Perry	Yarmouth	Schr—Glt	1891	Meteghan, N.S	81 0	27 0	8 0	99	J. F. Watson, St. John, N.B	
75,607	G. M. Dutcher	Digby	do	1878	Digby, N.S	55 6	17 8	6 0	32	E. Burnham, Digby, N.S	
83,147	G. M. Neelon	St. Catharines	do	1873	Port Dalhousie, Ont.	138 6	23 7	11 7	314	Sylvester Neelon, St. Catharines, Ont.	
85,503	G. P. Taylor	Yarmouth	do	1882	Carleton, N.B	41 0	14 0	5 0	13	James N. Gardner, Yarmouth, N.S.	
85,607	G. Walter Scott	St. John, N.B	do	1883	Cambridge, N.B	75 6	25 5	6 8	75	J. A. Likely, St. John, N.B	
42,218	G. Wheelwright	Halifax	Bgtn—Bkglt	1862	Liverpool, N.S	112 0	26 8	11 8	229	W. J. Howard, Halifax, N.S	
100,116	Gadabout	Parrsboro'	Schr—Glt	1892	Two Rivers, N.S	84 1	26 0	6 9	99	B. B. Barnhill, Two Rivers, N.S.	
80,089	Galatea	St. John, N.B	Bk—Bq	1881	Harvey, N.B	194 0	38 3	22 7	1122	Arthur W. Adams, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.

92,373	Galatea	St. John, N.B	Schr—Glt	1888	Gibson, N.B	83 3	28 2	7 5	111	John Gibson, Marysville, N.B.	Classed American Record.
94,773	Galatea	Lunenburg	do	1888	Lunenburg, N.S	81 6	24 0	9 0	98	John B. Young, Lunenburg, N.S.	
100,480	Gallant	do	do	1892	La Have, N.S	61 8	20 8	8 3	57	E. Richard, La Have, N.S	
100,778	Gambetta	Chatham, N.B	do	1891	Caraquet, N.B	34 0	12 5	4 9	12	C. Hubbard, Caraquet, N.B	
100,501	Gamma	Victoria	Scow—Chd	1890	Victoria, B.C	74 0	23 8	4 8	60	Edgar C. Baker, Victoria, B.C.	
100,993	Garfield	Chatham, N.B	Schr—Glt	1893	Shippegan, N.B	34 6	11 4	4 6	10	P. Rive, Caraquet, N.B	
94,864	Garfield White	Parrsboro'	do	1890	Apple River, N.S	80 8	26 8	7 1	99	C. T. White, Apple River, N.S.	
33,530	Garibaldi	Port Hope	do	1861	Port Huron, U.S	95 2	24 8	8 3	123	John Breen, M. O. and William Hickey.	
97,083	Garland	Lunenburg	do	1890	Petite Rivière, N.S	60 0	19 4	7 6	51	J. D. Sperry, Petite Rivière, N.S.	
97,097	Garner	do	do	1890	Lunenburg, N.S	93 8	25 3	10 2	158	David Smith, Lunenburg, N.S.	Classed American Record.
80,693	Garnet	Montreal	Rarge	1882	Montreal, Que	109 2	22 7	7 0	153	Dickson Anderson, Montreal, Que.	
90,676	Garnet	Shelburne	Bgtn—Bkglt	1886	Lockeport, N.S	80 0	22 5	9 9	98	Churchill Locke, Lockeport, N.S.	
103,065	Garnet	Yarmouth	Schr—Glt	1895	Yarmouth, N.S	48 7	17 1	5 9	27	E. K. Snow, Port La Tour, N.S.	
83,085	Gasper Embree	Chatham, N.B	do	1881	Port Hawkesbury, C.B.	70 5	23 6	9 7	95	W. S. Loggie, Co. Chatham, N.B.	Classed American Record.
103,014	Gaza	Parrsboro'	do	1894	Port Greville, N.S	78 0	23 1	6 2	71	H. Elderkin & Co., Port Greville, N.S.	
83,260	Gazelle	Digby	do	1883	Granville, N.S	45 8	15 5	6 3	20	D. O. Sproul, Digby, N.S	
59,379	Gazelle	St. Andrews	do	1869	Pembroke, Maine, U.S.	57 0	18 5	8 0	47	Wm. Watt, Grand Manan, N.B.	
75,860	Gazelle	Weymouth	dc	1878	Clare, N.S	94 0	24 7	9 2	121	Charles T. Warner, Plympton, N.S.	
92,360	Gazelle	St. John, N.B	do	1887	St. John, N.B	123 7	30 0	10 5	264	George F. Baird, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
92,683	Gazelle	Pictou, N.S	Bgtn—Bkglt	1891	River John, N.S	179 8	36 0	20 8	999	Daniel Sutherland, Pictou, N.S.	
100,919	Gazelle	Chatham, N.B	Schr—Glt	1892	Caraquet, N.B	37 2	13 0	5 0	12	G. Romeril, Paspebiac, Que	
100,951	Gazelle	do	do	1890	do	36 8	12 2	4 6	10	C. Hubbard, Caraquet, N.B	
97,129	Gédéon	Quebec	Barge	1891	St. Thomas, Que	107 2	22 8	7 5	141	G. Desmarais, St. Thomas, Pierreville, Que.	
35,879	Gem	Halifax	Schr—Glt	1835	Newbury, U.S	52 2	14 6	6 5	29	Richard Potter, Mabou, C.B.	
85,985	Gem	St. John, N.B	do	1882	Canning, N.B	79 2	26 4	7 2	95	Alex. Cole, Dorchester, N.B	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
96,733	Gem	Chatham, N.B	Schr—Glt	1890	Tracadie, N.B.	35 1	11 7	5 0	12	John Young, Tracadie, N.B.	
100,968	Gem	do	do	1888	Caraquet, N.B	35 0	12 2	4 5	11	C. DeGruchy, Caraquet, N.B.	
103,339	General.	Montreal	Sloop	1895	Pierreville, Que.	104 0	23 0	6 8	116	Ida Bibeau, Pierreville, Que.	
88,668	General Middleton	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1885	Baie-du-Vin, N.B.	68 5	21 5	8 4	67	James Godin, Petit Rocher, N.B.	
90,711	Genesta	Halifax	do	1885	Mahone Bay, N.S.	58 9	19 0	7 2	40	John Fleming, Ketch Harbour, N.S.	
92,673	Genesta	Pictou, N.S.	do	1887	Murray Harbour, P.E.I.	42 3	15 5	6 3	22	D. A. McKinnon, Murray Harbour, P.E.I.	
83,318	Genesta	Charlottetown	do	1885	East Port Medway, N.S.	45 5	17 9	7 0	29	Peter Stewart, Crapaud, P.E.I.	
92,361	Genesta	St. John, N.B	do	1887	Gibson, N.B.	80 6	26 8	8 0	98	John Gibson, Marysville, N.B.	Classed American Record.
94,958	Genesta	Lunenburg	do	1889	Conquerall, N.S	79 3	24 0	9 2	99	Lemuel Romkey, LaHave, N.S.	
90,436	Genesta	Barrington	do	1891	Bear Point, N.S	50 5	18 3	7 3	32	George Denton, Westport, N.S.	
96,939	Genesta	Charlottetown	Bktn—Bkglt.	1891	Bideford, P.E.I.	149 7	30 2	14 9	419	William Richards, Bideford, P.E.I.	Classed English Lloyds.
88,347	Geneva	Victoria	Schr—Glt	1884	Lunenburg, N.S.	86 4	24 6	9 3	92	John Kinsman, Victoria, B.C.	Classed American Record.
100,818	Geneva Ethel	Barrington	do	1894	Lockeport, N.S.	54 7	17 2	7 6	29	C. E. Kenney, Cape Island, N.S.	
103,411	Genevieve	Lunenburg	do	1894	Mahone Bay, N.S.	82 4	23 5	9 6	96	Abram Ernst, Mahone Bay, N.S	

90,518	Genius	Annapolis	do	1888	Parrsboro', N.S.	87 1	26	7 8	99	James E. Shafner, Granville, N.S.	Classed American Record.
72,170	Genoa	Windsor, N.S.	Bgtn—Bkglt.	1877	Hantsport, N.S.	133 0	31 4	17 7	461	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	
103,618	Genser	Quebec	Schr—Glt	1894	Chateau Richer, Que	58 2	19 4	7 0	44	A. Letellier, Quebec	
61,622	Gentile	Guysboro'	do	1877	New Harbour, N.S.	53 0	16 8	6 8	34	Joseph M. Gillie, New Harbour, N.S.	
38,220	Gentile	Yarmouth	do	1862	Seal Island, N.S.	42 7	14 7	6 2	18	R. Hitchens, Barrington, N.S.	
38,260	Genuine	do	do	1863	Pubnico, N.S.	51 0	16 5	6 9	27	Wm. Welsh, Westport, N.S.	
35,622	George	Halifax	do	. .	United States	54 2	15 5	6 6	29	Norman McLeod, Coddles Harbour, N.S.	
73,073	George	do	do	1875	P. E. Island	81 1	22 1	8 9	92	Donald Anderson, Harbour au Bouche, N.S.	
54,091	George	do	Bgtn—Bkglt.	1866	Petpiswick, N.S.	93 0	24 9	12 0	169	Phidine Menard, Que	
83,321	George	Ottawa	Barge	1881	Ottawa, Ont	109 6	22 2	7 9	152	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
69,447	George Clark	Pictou, N.S.	Schr—Glt	1876	Brulé, N.S	48 7	15 5	6 7	33	John Hingley, Tatamagouche. N.S.	
88,469	George Clark, jr	Arichat	do	1866	Essex, Mass., U.S.	72 2	21 0	7 7	64	E. Boudreau, Esquimaux Point, Que.	
75,465	George Davis	Windsor, N.S.	Bktn—Bkglt.	1877	Windsor, Hants Co., N.S.	150 2	34 0	17 5	643	C. H. Dimock, Windsor, N.S.	
77,819	George Dow	Port Rowan	Schr—Glt	1875	Long Point, Ont	42 0	13 0	4 6	15	Wm. McCulla, Port Credit, Ont.	
72,073	George H. Weeks	Arichat	Sloop	1875	Maine, U.S	42 4	14 9	4 8	17	E. Brownell, Baie Verte, N.B.	
35,831	George Henry	Halifax	Schr—Glt	1830	Lunenburg, N.S.	42 5	12 6	5 8	23	John Scott, Dover, N.S	
94,706	George J. Tarr	Digby	do	1869	United States	70 9	20 9	7 6	61	J. S. Hayden, Granville, N.S.	
75,728	George Killam	do	do	1878	Meteghan, N.S.	53 3	17 7	6 9	30	Sydney L. Justason, Pennfield, N.B.	
83,437	George M. Warner	Weymouth	do	1887	Plympton, N.S	80 4	23 5	8 8	94	Joseph H. Potter, Plympton, N.S.	
59,989	George Manley	Toronto	Barge	1871	Quebec	142 5	26 0	11 0	284	The Georgian Bay Wood Supply Co., Ltd., Barrie, Ont.	
97,075	George P. Trigg	Charlottetown	Schr—Glt	1868	East Boston, U.S.	84 5	24 9	7 3	100	Geo. H. Toombs, Charlottetown, P.E.I.	Classed American Record.
....	George Suffel	Port Burwell	do	1866	Port Burwell, Ont	72 0	18 2	7 4	75	Wm. Fitzpatrick, Port Hope, Ont.	
90,514	George T. Hay	Parrsboro'	Ship—3 m.	1887	Parrsboro', N.S.	235 6	42 0	23 6	1647	G. D. Spicer, Parrsboro', N.S.	Classed Bureau Veritas.
77,918	Geo. W. Lee	Port Hope	Schr—Glt	1876	Oak Orchard, U.S	32 0	11 2	4 0	8	A. Covell, Brighton, Ont.	
100,054	George & Everett	St. John, N.B.	do	1890	Newcastle, N.B.	77 6	26 0	7 4	87	Geo. W. Green, Newcastle, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,874	Georgia E	St. John, N.B.	Schr—Glt	1893	Cambridge, N.B.	80 0	27 1	7 0	89	W. H. White, Cambridge, N.B.	
69,607	Georgiana	Quebec	do	1874	Les Eboulements, P.Q.	60 5	19 2	7 7	47	Stanislas Mercier, Berthier, Que.	
75,687	Georgiana	do	do	1878	St. Irenée, Que	45 0	14 0	5 9	22	Amable Bouchard, La Petite Riviére, Que.	
100,454	Georgiana	do	do	1892	Crane Island, Que.	61 8	20 0	6 6	48	Wilfrid Vezina, Crane Island, Que.	
92,546	Georgiana	Montreal	Sloop	1886	Valleyfield, Que	83 6	19 0	4 9	45	O. Sicotte, Valleyfield, Que.	
90,385	Georgiana	Yarmouth	Schr—Glt	1888	Shelburne, N.S.	81 0	22 4	9 5	90	N. B. Lewis, Yarmouth, N.S.	
100,825	Georgiana	Lunenburg	do	1893	La Have, N.S.	48 2	17 8	7 0	34	James Bell, LaHave, N.S.	
85,568	Georgie Harold	Charlottetown	Schr—Glt	1884	Barrington, N.S	83 5	23 4	9 1	94	John Aylward, Southport, P.E.I.	
94,835	Georgie Linwood	St. Andrews	do	1871	Bristol, U.S.	47 3	15 7	5 7	25	Joshua Hawkins, Pennfield, N.B	
....	Germany	Montreal	Barge	1870	Lanoraie, Que.	92 1	22 0	6 7	97	T. Peloquin, St. Roch, Que.	
100,736	Gertie	Windsor, N.S.	Schr—Glt	1893	Walton, N.S.	63 6	20 0	6 6	45	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	
80,996	Gertie Bell	Guysboro'	do	1885	Country Harbour, N.S	40 8	15 8	6 0	15	James Yorke, Eastern Passage, N.S.	
100,537	Gertie H	Digby	do	1894	Tiverton, N.S.	54 0	17 3	6 3	32	John Outhouse, Tiverton, N.S.	
....	Gildersleeve	Goderich	do	1873	Chatham, Ont	103 0	12 8	7 7	91	H. N. Truesdell, Gananoque, Ont.	

103,282	Gilknockie	Chatham, N.B	do	1890	Caraquet, N.B	32 8	12 3	4 8	11	R. Young, Caraquet, N.B
92,359	Gipsy	St. John, N.B	do	1887	Waterside, N.B	52 3	16 9	5 9	33	E. J. Rogers, Hillsboro', N.B
103,086	Gipsy	Chatham, N.B	do	1894	Caraquet, N.B	42 8	13 7	6 0	20	W. S. Loggie Co., Chatham, N.B.
....	Gipsy Queen	Kingston	Barge	1870	Dog Lake, Ont	94 4	19 6	5 5	88	David Eligh, Marlborough, Ont.
59,497	Girl I Love	Lunenburg	Schr—Glt	1872	West Dublin, N.S	50 6	17 0	6 9	29	Abraham Street, St. John, N.B.
51,771	Glad Tidings	Halifax	do	1864	Port Medway, N.S	66 0	20 0	7 8	53	W. B. Smith, Barrington, N.S.
72,332	Glad Tidings	St. John, N.B	do	1878	Greenwich, King's Co., N.B.	77 0	26 4	6 7	75	Josiah Christopher, Hopewell, N.B.
100,576	Glad Tidings	Lunenburg	do	1893	Lunenburg, N.S	85 6	24 6	9 2	99	John Geldert, Lunenburg, N.S.
100,989	Gladiator	Chatham, N.B	do	1888	Caraquet, N.B	36 0	12 3	4 6	11	P. Rive, Caraquet, N.B
100,478	Gladiola	Lunenburg	do	1892	La Have, N.S	63 2	20 5	8 2	52	Charles Silver, La Have, N.S
85,686	Gladstone	Digby	do	1883	Bear River, N.S	39 4	15 4	5 4	16	A. J. Haycock, Westport, N.S.
....	Gladstone	Kingston	do	1869	Dog Lake, Ont	102 5	24 5	8 8	175	Thos. Currie, Seaforth, Ont
100,109	Gladstone	Moncton	do	1891	Advocate, N.S	100 0	28 8	9 0	150	Fred. W. Sumner, Moncton, N.B.
100,964	Gladstone	Chatham, N.B	do	1883	Caraquet, N.B	34 3	11 6	4 6	10	P. Rive, Caraquet, N.B
85,597	Gladys	St. John, N.B	do	1882	St. Martin's, N.B	92 2	27 6	8 5	148	Arthur W. Adams, St. John, N.B.
....	Glasgow	Kingston	Sloop	1869	Battersea, Ont	86 0	17 7	4 3	50	John D. Palmer, Belleville, Ont
97,150	Gleaner	St. Andrews	Schr—Glt	1879	West Point, N.S	34 0	13 0	5 0	13	Victoria Cook, St. George, N.B.
80,366	Gleaner	Parrsboro'	do	1879	Parrsboro', N.S	40 8	12 5	5 2	13	Ross Chisholm, Londonderry, N.S.
85,469	Gleaner	Quebec	do	1883	Little Metis, Que	64 5	20 0	7 0	60	Napoléon St. Pierre, Bic, Que
75,679	Gleaner	do	do	1877	Esquimaux Point, Que.	56 7	18 0	7 3	41	Benj. Landry, Esquimaux Point, Que.
80,023	Gleaner	Parrsboro'	do	1880	Carleton, St. John, N.B.	82 7	26 2	8 5	116	Chas. O'Neil, Parrsboro', N.S
94,979	Gleaner	Halifax	do	1871	Essex, U.S	71 0	20 8	6 5	57	Alexander Jenner, Jeddore, N.S.
96,836	Gleaner	Lunenburg	do	1890	Lunenburg, N.S	75 0	23 5	9 0	86	W. C. Acker, Lunenburg, N.S.
100,910	Gleaner	Chatham, N.B	do	1893	Caraquet, N.B	38 0	12 3	5 2	13	L. Lanteigne, Caraquet, N.B
66,383	Glen	Charlottetown	do	1873	Pinette, P.E.I.	41 9	15 1	5 7	19	James W. Shea, Lot No. 1, P.E.I.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du Navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longeur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,003	Glenafton	Annapolis	Bktn—Bqtn	1890	Granville, N.S.	134 8	31 5	12 4	344	W. H. Weatherspoon, Granville, N.S.	Classed American Record.
100,114	Glenara	Parrsboro'	Schr—Glt	1891	Spencer's Island, N.S	75 7	23 9	6 3	72	N. W. Eaton, Spencer's Island, N.S.	
97,088	Glendale	Lunenburg	do	1890	La Have, N.S.	53 0	18 5	7 0	38	Charles Bell, La Have, N.S.	
64,616	Glendon	St. John, N.B.	do	1872	St. John, N.B.	128 3	30 2	9 2	249	Edward Lantalum, St. John, N.B.	do
61,599	Glendora	Shelburne	do	1876	Jordan River, N.S.	41 0	12 5	5 0	12	Jacob L. Jones, Jordan River, N.S.	
80,014	Glenera	St. John, N.B.	do	1880	St. Martin's, N.B.	81 0	26 1	7 6	99	Matthew Adams, St. John, N.B	
....	Glengarry	Montreal	Barge	1872	Lancaster, Que.	126 0	22 6	9 8	260	Montreal Transportation Co.	
80,699	Glenora	do	do	1882	Kingston, Ont	165 8	34 8	13 4	627	do do	
85,478	Glenora	Liverpool	Schr—Glt	1883	Jordan River, N.S.	70 0	22 2	8 8	76	J. C. Inness and others, Liverpool.	
97,171	Glenora	Windsor, N.S.	Bktn—Bqtn	1890	Horton, N.S.	174 0	36 0	16 5	801	Allen Haley, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
97,177	Glenrosa	do	do	1890	Cheverie, N.S.	142 6	35 3	13 0	487	do do	Classed Bureau Veritas and American Record.
35,632	Glide	Halifax	Schr—Glt	1855	Liscombe, N.S.	53 0	16 4	6 1	29	Geo. McKinlay, Liscombe, N.S.	
80,831	Glide	Lunenburg	do	1879	East Medway, N.S.	39 3	14 3	5 6	16	F. A. Smith, Cape Sable Island, N.S.	
90,754	Glide	St. John, N.B.	do	1886	Waterboro', Queen's Co., N.B.	76 5	26 3	6 8	80	Solomon Urquhart, St. John, N.B.	

96,782	Glide.	Halifax.	do	1888	Haggats Cove, N.S.	33 6	13 5	5 0	10	Sydney H. Garrison, Peggy's Cove, N.S.	
100,108	Glooscap	Parrsboro'	Ship—3 m.	1891	Spencer's Island, N.S.	238 1	42 9	23 9	1721	George D. Spicer, Spencer's Island, N.S.	Classed Bureau Veritas.
31,974	Glory	Arichat.	Schr—Glt	1836	Arichat, N.S	45 5	15 2	8 7	41	Michael Leblanc, West Arichat, N.S.	
100,534	Glydax R.	Digby	do	1893	Freeport, N S.	47 0	14 9	6 0	18	Nelson Thurber, Freeport, N.S.	
61,573	Gold Finder	St. John, N.B.	Wdbt—Bab.	1871	Westfield, King's Co., N.B.	72 2	25 3	7 2	69	Douglas Spinney, Pennfield, N.B.	
77,612	Gold Hunter	Amherst, M. I.	Schr—Glt	1878	Mahone Bay, N.S.	57 5	18 5	7 1	41	J.N. Arseneau, House Harbour, Magdalen Islands.	
....	Gold Hunter	Picton, Ont.	do	1862	Marysburg, Ont	114 0	25 0	10 2	219	Mary A. McLeod, Goderich, Ont.	
92,467	Golden Ball	Charlottetown	do	1888	Margate, P.E.I.	33 5	12 9	5 0	12	H. A. Leslie, Kensington, P.E.I	
92,586	Golden Bow.	Gaspé	do	1891	Anticosti.	61 2	20 0	8 7	61	Matthew Allison, Anticosti....	
100,228	Golden Dawn	Halifax.	do	1893	Chezetcook, N.S	53 8	18 9	8 8	46	G. J. Conrod, Chezetcook, N.S.	
....	Golden Harbour	Windsor, Ont.	Scow—Chd	1873	Belle River, Ont	68 6	17 7	4 6	42	Laurent Forcier, Detroit, U.S	
97,060	Golden Hind.	Liverpool	Schr—Glt	1893	Liverpool, N.S.	107 3	27 9	10 6	188	Charles Archibald, Cow Bay, N.S.	Classed American Record.
100,270	Golden Light	Windsor, N.S.	do	1892	Blomidon, N.S.	45 5	16 0	5 9	24	F. W. Borden, Canning, N.S.	
100,271	Golden Rod	do	Bktn—Bgtn	1892	Kingsport, N.S	160 0	36 0	13 2	594	C. R. Burgess, Wolfville, N.S.	Classed Bureau Veritas.
36,038	Golden Rule	Guysboro'	Schr—Glt	1856	Chester, N.S.	45 9	13 7	5 8	15	D. Marchaud, Petit de Grat, N.S.	
96,766	Golden Rule	Port Hawkesbury.	do	1892	Port Hawkesbury, N.S.	55 6	17 2	7 2	42	Osborne Maguire, Pirate Harbour, N.S.	
94,963	Golden Seal	Halifax.	do	1889	Pleasantville, N.S.	50 0	18 0	7 0	32	Walter C. Boak, Halifax, N.S.	
59,427	Gondola	Parrsboro'	do	1871	Parrsboro', N.S.	40 0	13 7	5 2	15	W. C. Derry, Dorchester, N.B.	
83,026	Gondola	Wallaceburg	Barge	1881	Wallaceburg, Ont	102 4	23 8	6 0	91	E. Huston, Dresden, Ont.	
69,041	Good Intent	Halifax.	Schr—Glt	1872	Cor. of Beach, Percé	68 0	19 0	9 0	73	David McPherson, Halifax, N.S.	
83,088	Good Intent	Port Hawkesbury.	do	1871	Grandique, C.B.	47 9	16 6	6 1	22	Edward J. Walker, River Inhabitants, C.B.	
35,023	Good Intent	St. Andrews	do	1846	St. John, N.B	52 5	15 3	6 9	34	W. Willet, Granville, N.S.	
59,454	Good Templar	Halifax	do	1869	Lunenburg, N.S.	43 5	15 4	6 0	22	Edward Eisner, Chester, N.S.	
72,563	Governor	Kingston	do	1875	Kingston, Ont	113 0	24 0	9 5	176	William Power, Kingston, Ont.	
77,770	Gowan Gem	Shelburne	do	1880	Port le Bear, N.S.	50 0	17 0	6 5	30	Patrick O. Burke, St. Jacques, Nfld.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
100,850	Grace	Lunenburg	Schr—Glt	1894	Shelburne, N.S.	88 0	23 6	9 0	99	Daniel Getson, LaHave, N.S.	
71,272	Grace Amelia	Port Burwell	do	1874	Port Burwell, Ont.	127 0	25 5	7 2	199	J. S. Nesbett, Sarnia, Ont.	
83,425	Grace Rice	Weymouth	do	1883	Weymouth, N.S.	93 6	25 0	9 2	145	Thos. C. Rice, Weymouth, N.S.	Classed American Record.
96,765	Granada	Port Hawkesbury	do	1857	Essex, U.S.	67 8	19 1	7 7	58	James T. Burchell, New Campbellton, N.S.	
42,075	Grand Pré	Digby	do	1861	Port Gilbert, N.S.	55 6	18 3	7 8	52	S. H. Pelton, Yarmouth, N.S.	
88,220	Grandee	Halifax	do	1883	Mahone Bay, N.S.	37 5	12 9	6 0	13	John Martin, Pennant, N.S.	
90,463	Grandee	Maitland	Ship—3 m.	1884	Maitland, N.S	225 9	42 0	23 7	1500	A. & W. Smith & Co., Halifax, N.S.	Classed Bureau Veritas.
92,668	Grant	Ottawa	Barge	1887	Hull, Que	112 0	22 9	7 6	146	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
75,641	Grantham	St. Catharines	Schr—Glt	1873	Port Robinson, Ont.	140 0	23 7	11 7	325	Ira A. Breck, Garden Island., Ont.	
90,746	Grayling	St. John, N.B	do	1885	Rothesay, Kings Co., N.B.	41 6	16 0	4 9	21	Percy W. Thomson, St. John, N.B.	
100,992	Great Mogul	Chatham, N.B.	do	1888	Caraquet, N.B	34 0	13 0	4 4	11	P. Rive, Caraquet, N.B.	
66,503	Grecian Bend	Windsor, N.S.	do	1873	Hantsport, Hants Co., N.S.	97 0	27 4	11 0	187	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	
90,489	Green Leaf	Halifax	do	1885	Chezetcook, N.S.	56 2	19 8	8 8	43	James Julien, Chezetcook, N.S.	
90,862	Grenada	Lunenburg	do	1886	Conquerall, N.S	76 8	23 0	9 0	93	Reuben Romkey, LaHave, N.S.	

94,725	Grenada	Windsor, N.S.	Bktn—Bgtn	1888	Horton, N.S	161 0	34 6	15 1	635	Allan Haley, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
96,702	Grenville	Ottawa	Barge	1889	Grenville, Ont.	111 0	22 8	7 3	154	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
94,755	Greta	St. John, N.B	Schr—Glt	1889	Portland, N.B	93 7	26 5	7 5	123	Nathaniel C. Scott, St. John, N.B.	
90,512	Greville	Parrsboro'	do	1887	Parrsboro', N.S	65 6	19 1	7 6	57	L. H. Baird, Great Village, N.S.	
92,508	Grey Eagle	St. Andrews	do	....	Booth's Bay, Maine, U.S.	32 6	11 9	7 0	13	Mary Ann Beatty, Campobello, N.B.	
90,766	Greyhound	Goderich	Schr—Glt	1887	Goderich, Ont	44 8	14 3	5 0	20	John Graham, Kincardine, Ont	
72,719	Grimsby	St. Catharines	do	1874	St. Catharines, Ont.	137 3	26 2	11 8	331	James Mathews, Toronto, Ont.	
92,418	Grip	Chatham, N.B	do	1889	Tracadie, N.B	37 3	13 2	5 0	12	James Davidson, Tracadie, N.B.	
66,602	Grizelda	Sydney	do	1885	Bras d'Or, C.B	63 8	20 0	8 9	61	Wm. Carey, Bras d'Or, C.B.	
80,999	Guardian Angel	Guysboro'	do	1886	Larry's River, N.S.	45 0	15 4	5 7	21	J. Fougere, jr., Larry's River, C.B.	
57,760	Guardian Angel	Halifax	do	1869	Chezetcook, N.S	51 6	17 2	6 9	36	John Reync, Herring Cove, N.S.	
80,631	Guiana	Yarmouth	Bk—Bq	1882	Tusket, N.S	190 0	38 3	22 6	1192	Thos. Killam, Yarmouth, N.S.	do
88,599	Guide	Halifax	Schr—Glt	1885	Eel Brook, N.S	59 2	18 9	6 5	38	Joseph Poirrier, Descousse, C.B.	
100,790	Guiding Star	Chatham, N.B	do	1890	Caraquet, N.B.	35 9	12 6	4 4	11	R. Young, Caraquet, N.B.	
100,488	Gurnet	Lunenburg	do	1892	La Have, N.S	64 2	20 6	8 1	56	Alvin Creaser, Ritcey's Cove, N.S.	
59,396	Gurtie Westbrooke	St. Andrews	do	1878	West Isles, N.B	34 0	12 8	5 4	16	James Cline, West Isles, N.B.	
74,217	Gustave Adolphe	Montreal	Sloop	1875	St. Aimé, Que	93 0	23 2	6 2	90	Ignace Caron, St. Aimé, Que.	
100,279	Gypsum Emperor	Windsor, N.S	Schr—Glt	1892	Parrsboro', N.S	179 2	36 2	16 2	695	Gypsum Packet Co. (Limited), Windsor, N.S.	
100,731	Gypsum Empress	do	do	1892	Horton, N.S	174 0	36 4	16 5	723	do do	
94,865	Gypsum King	Parrsboro'	do	1890	Parrsboro', N.S	161 0	37 4	17 6	639	E. W. Dimock, Windsor, N.S.	do
100,272	Gypsum Princess	Windsor, N.S	do	1892	do	162 9	36 0	16 8	664	Gypsum Packet Co. (Limited), Windsor, N.S.	do
94,870	Gypsum Queen	Parrsboro'	do	1891	do	155 5	37 8	16 0	609	E. W. Dimock, Windsor, N.S.	do
85,750	H. B	Quebec	Schr—Glt	1883	Esquimaux Point, Que.	63 5	21 0	8 2	57	Hypolite Boudreault, Esquimaux Point, Que.	
96,862	H. B	Prescott	Barge	1890	Montreal, Que	170 0	33 0	13 9	541	Jas. Buckley, Prescott, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiler canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
96,756	H. A. Holder...	St. John, N.B....	Schr—Glt	1889	Greenwich, N.B....	81 7	27 0	7 1	94	A. A. McIntyre, St. John, N.B	
94,745	H. B. Homan.......	do	do	1888	Portland, N.B.....	131 6	31 2	10 6	299	Robt. C. Elkin, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
36,161	H. C. Brooks..... ..	Halifax......	do	1858	Londonderry, N.S ..	72 0	22 2	8 7	79	Jas. McCulloch, Londonderry, N.S.	
88,213	H. H. Belle	do	do ...	1880	Margaret's Bay, N.S.	35 0	13 2	5 8	13	John Longard, St. Margaret's Bay, N.S.	
61,616	H. L. Sangster......	Charlottetown	do	1876	Coddles Harbour, N.S.	72 3	21 5	9 1	74	George H. Toombs, Charlottetown, P.E.I.	
72,689	H. L. Tibballs	Victoria	Sloop.........	1868	San Francisco, U.S .	29 3	11 0	2 3	8	F. E. Stratford Victoria, B.C.	
72,580	H. M. Stanley... .	Kingston..........	Schr—Glt	1873	Port Dalhousie, Ont.	132 3	26 6	11 7	305	George H. Morden, Oakville, Ont.	
96,957	H. M. Stanley......	St. John, N.B....	do	1890	New Castle, N.B....	76 2	27 5	7 0	98	John B. Hawks, Canning, N.B.	
80,951	H. N. Todman......	Picton, Ont.......	do	1867	Wellington, Ont ...	92 2	22 6	8 3	110	Alex. Lawson, Goderich, Ont.	
....	H. P. Murray	Oakville..........	do	1867	Wellington Square, Ont.	104 0	22 2	9 6	166	Mark Burry, Port Stanley, Ont	
90,619	H. R. Emmerson...	Moncton..........	do	1890	Coverdale, N.B.....	78 5	24 8	7 7	98	H. R. Emmerson, Dorchester, N.B.	
80,899	H. T. Walcot.......	Ottawa...........	Barge	1880	Ottawa, Ont........	110 0	22 1	7 8	163	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
103,028	H. W. Pierce.......	Parrsboro'........	Schr—Glt	1870	East Boston, Mass..	80 0	22 0	7 5	70	J. H. Newcomb, Parrsboro', N.S.	
100,856	H. Auger...........	Quebec.........	do	1892	Les Ecureuils, Que..	54 6	15 6	6 6	37	Hubert Auger, Les Ecureuils, Que.	

66,043	H. Labranche	Quebec	Barge	1872	Batiscan, Que.	92 9	20 5	6 7	87	Z. LeBrun, St. Aimé, Que.	
75,499	Halcyon	Charlottetown	Schr—Glt	1877	Brudenel River, P.E.I.	48 5	15 3	5 4	24	William Sencabaugh, Georgetown, P.E.I.	
90,739	Halicia	Halifax	Cutter	1887	Dartmouth, N.S.	33 2	6 4	5 5	5	Samuel Trott, Seaton, G.B.	
92,482	Hamburg	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1886	Hantsport, N.S.	216 2	43 0	24 0	1649	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	Classed Bureau Veritas.
61,310	Hamley	Victoria	Sloop	unk	Unknown	39 5	14 1	3 2	23	Henry Saunders, Victoria, B.C.	
100,798	Handy No. 1	do	Scow	1888	Tacoma, U.S.	76 0	26 0	6 0	103	S. W. Gray, Victoria, B.C.	
78,984	Hannah Blanchard	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1878	Newport, Hants Co., N.S.	173 9	35 5	22 3	991	G. P. Paysant, Windsor, Hants Co., N.S.	
[illegible]9,129	Hannah D	St. John, N.B.	Schr—Glt	1868	St. John, N.B.	75 6	22 6	7 9	76	James Donovan, Bershaven, Ireland.	
75,552	Hannah Eldridge	Charlottetown	do	....	United States.	67 0	20 8	7 7	57	George H. Toombs, Charlottetown, P.E.I.	
80,650	Happy Home	Yarmouth	do	1883	Salmon River, N.S.	41 0	13 8	6 1	14	L. LeBlanc, Salmon River, N.S	
100,815	Happy Home	Barrington	do	1894	Cape Negro, N.S.	36 0	11 3	4 5	10	Harvey Slate, Cape Negro, N.S	
75,587	Happy Return	Weymouth	do	1877	Clare, N.S.	36 7	14 0	7 0	13	Daniel Campbell, jun., Dipper Harbour, N.S.	
64,877	Hard Scrabble	Halifax,	do	1872	Sheet Harbour, N.S.	36 0	12 2	10 7	12	Robert Corner, Sheet Harbour, N.S.	
36,709	Hare	New Carlisle	do	1865	Paspebiac, Que.	55 0	16 0	7 9	24	A. LeBlanc, New Richmond, Que.	
35,678	Hariza	Halifax	do	1851	Petite Rivière, N.S.	56 3	16 2	7 5	52	Abraham Terrio, West Arichat, N.S.	
97,180	Harold Borden	Windsor, N.S.	do	1890	Baxter's Harbour, N.S.	99 0	26 8	9 9	142	F. W. Borden, Canning, N.S.	Classed American Record.
100,956	Harold N.	Chatham, N.B.	do	1893	Shippegan, N.B.	36 4	12 1	4 7	12	W. S. Loggie, Chatham, N.B.	
94,839	Harrie	St. Andrews	do	1882	Brier Island, N.B.	30 0	12 2	6 2	14	Abram Matthews, Campobello, N.B.	
38,426	Harriet	Arichat	do	unk	Buckport	61 4	18 9	7 1	49	John Cameron, P.E.I.	
35,337	Harriet	Digby	do	1857	New Edinburgh, N.S	55 0	14 6	7 8	49	Daniel Walsh, Westport, N.S.	
97,038	Harry	Yarmouth	do	1891	Beaver River, N.S.	92 4	25 0	9 9	144	N. B. Lewis, Yarmouth, N.S.	
80,895	Harry	Ottawa	Barge	1879	Ottawa, Ont.	111 0	22 0	7 4	166	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
100,119	Harry	Parrsboro'	Schr—Glt	1892	Port Greville, N.S.	153 8	35 0	12 5	422	J. E. Pettis, Port Greville, N.S.	do
80,825	Harry B.	Liverpool	do	1880	Bridgewater, N.S.	65 0	21 2	8 0	60	James E. Buchanan, Liverpool, N.S.	
90,762	Harry Baird	Goderich	do	1885	Kincardine, Ont.	52 0	17 0	6 0	39	James Leighton, Port Elgin, Ont.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
75,545	Harry Mathers	Barrington	Schr—Glt	1877	Bridgewater, N.S.	59 0	19 3	6 9	41	Thomas Vooght, North Sydney, C.B.	
80,391	Harry Morris	St. John, N.B.	do	1882	Parrsboro', N.S.	77 4	24 1	8 0	98	Robert Carson, St. Martin's N.B.	
94,695	Harry Stewart	Digby	Bgtn—Bkglt.	1889	Bear River, N.S.	112 6	27 0	10 8	244	W. G. Clark, Bear River, N.S.	Classed American Record.
96,758	Harry W. Lewis	St. John, N.B.	Schr—Glt	1889	Hopewell Cape, N.B.	121 6	31 5	11 0	297	Ernest W. Lynds, Hopewell, N.B.	do
49,456	Harry and Aubrey	Pugwash	Bgtn—Bkglt.	1864	Pugwash, N.S	117 2	26 0	11 5	222	John Jaffray, Barbadoes, W.I.	
96,760	Harvard H. Havey	St. John, N.B	Schr—Glt	1876	Hancock, U.S	81 7	24 0	6 4	91	Wm. McGuire, Lancaster, N.B	
....	Harvest	Montreal	Barge	1870	Montreal	120 4	22 3	10 5	262	Montreal Transportation Co.	
36,483	Harvest Home	Charlottetown	Schr—Glt	1859	Lunenburg, N.S	51 0	17 0	6 9	29	Archibald Currie, Souris, P.E.I.	
5 ,081	Harvest Home	Lunenburg	do	1866	Mahone Bay, N.S.	68 7	20 1	8 1	68	Archibald Lord, Crapaud, P.E.I.	
2,491	Harvest Queen	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1887	Cornwallis, N.S.	257 0	45 0	24 6	1944	C. R. Burgess, Wolfville, N.S.	Classed Bureau Veritas.
100,257	Hathor	Halifax	Cutter	1895	Dartmouth, N.S	34 0	8 9	5 3	6	Harry T. Jones, Halifax, N.S.	
8 644	Hattie	Charlottetown	Schr—Glt	1884	Lot II, P.E.I.	42 3	13 3	6 0	18	J. R. McDonald, Georgetown, P.E.I.	
88,401	Hattie	Digby	do	1884	Green Cove, N.S.	57 8	17 5	6 6	37	Wm. Fletcher Osinger, Westport, N.S.	
57,181	Hattie	Windsor, N.S.	do	1867	Cornwallis, King's Co., N.S.	36 0	12 9	5 3	12	S. Galbraith, Pisarinco, N.B.	

... .	Hattie.............	St. Catharines	Scow—Ch'd...	1863	Port Robinson, Ont.	93 0	20 0	6 4	112	M. Caffrey, Welland, Ont.....	
100,327	Hattie....	Yarmouth.	Schr—Glt	1892	Argyle, N.S........	33 0	12 6	5 0	10	R. Ellenwood, Yarmouth, N.S.	
100,388	Hattie.............	Sydney	do	1895	Aspy Bay, C.B......	54 7	17 0	5 8	27	John Fitzgerald, Aspy Bay, C.B.	
83,296	Hattie Ann.........	Kingston........	Sloop.........	1883	Cranberry Lake, Ont.	84 4	17 4	4 8	51	James Mullin, Belleville, Ont..	
85,598	Hattie C	St. John, N.B	Schr—Glt ...	1883	Hopewell Cape, N.B.	97 5	28 4	10 0	182	S. L. Chapman, Dorchester, N.B.	
75,782	Hattie E	Charlottetown....	do	1877	East Port, Medway, N.S.	35 5	18 3	7 0	35	Wallace Harding, French River, P.E.I.	
90,647	Hattie Emeline.....	Yarmouth........	do	1884	Pubnico, N.S.	31 1	13 7	4 9	11	Peter A. Amiro, Pubnico, N.S.	
64,716	Hattie G..	Port Hawkesbury.	do	1836	Essex, Mass., U.S..	52 6	16 4	7 0	33	Abram Gerroir, Arichat, N.S..	
94,662	Hattie H.....	Ottawa..........	Barge	1888	Ottawa, Ont........	108 0	23 0	6 0	134	John Heney, Ottawa, Ont	
81,000	Hattie Louise.......	Charlottetown	Bktn—Bkglt..	1886	Sherbrooke, N.S....	101 4	28 5	11 5	200	Robt. C. McLeod, Summerside, P.E.I.	Classed American Record.
83,259	Hattie May.........	Annapolis	Schr—Glt	1883	Granville, N.S	41 0	14 0	5 8	15	J. C. Winchester, Granville, N.S.	
96,791	Hattie May.........	Halifax.	do	1890	Old Barnes, N.S....	94 6	25 1	10 0	149	Jas. Crowe, Old Barnes, N.S..	do
100,888	Hattie Muriel.......	St. John, N.B	do	1894	Scotch Town, N.B..	79 5	26 4	6 8	85	J. P. McAllister, Scotch Town, N.B.	
80,623	Hattie R............	Parrsboro'........	do	1881	Maitland, N.S......	75 6	20 8	8 3	78	Hugh Gillespie, Parrsboro', N.S.	
80,799	Hattie T	Digby............	do .. .	1883	Bear River, N.S	42 5	14 6	5 7	16	Samuel W. Kendrick, Shag Harbour, N.S.	
38,373	Havelock......	Halifax...........	do	1858	River Inhabitants, C.B.	67 5	20 4	9 1	78	W. Dixon, Louisburg, C.B	
83,463	Havelock...........	St. Andrews.... .	do ...	1852	Newark, U.S.......	48 0	17 0	7 0	33	W. James, Campobello, N.B ..	
88,372	Hawk-eye	Victoria..........	Sloop.........	Un.	Washington, U.S...	29 6	11 6	3 0	6	Chas. N. Baker, Victoria, B.C.	
37,254	Hazard	Digby............	Schr—Glt	1867	Granville, N.S	58 0	17 5	8 4	52	F. W. Ruggles, Westport, N.S.	
80,643	Hazel Dell..........	Yarmouth........	do	1883	Pubnico, N.S.......	79 9	21 9	9 1	87	E. F. Parker, Yarmouth, N.S .	
85,554	Hazel Glen.........	do	do	1884	do	81 8	22 4	8 8	95	Thos. J. Perry, Yarmouth, N.S.	
92,372	Hazlewoode.........	St. John, N.B	do	1888	Moss Glen, N.B	93 3	26 6	7 6	114	Wm. H. Merritt, St. John, N.B.	
69,154	Head Reaches	Port Hawkesbury.	do	1872	Fourchie, C.B	63 0	19 5	8 2	56	Lawrence LeBlanc, West Arichat, N.S.	
77,732	Heather Bell........	Digby............	do	1879	Bear River, N.S....	40 2	13 3	5 1	13	W. A. Piggot, Annapolis, N.S.	
96,960	Heather Belle.......	St. John, N.B	do	1890	Waterborough, N.B.	81 0	27 0	7 3	99	Thos. Gale, Waterborough, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABETIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
71,145	Heather Belle	Goderich	Schr—Glt	1868	Picton, Ont.	93 0	22 3	7 8	121	R. Gawley, Eastner, Ont.	
83,165	Hebe	Halifax	Cutter	1877	Halifax, N.S.	25 8	7 6	4 1	4	Geo. E. Francklyn, Halifax, N.S.	
38,468	Hector	Arichat	Schr—Glt	1865	River Bourgeois, N.S.	59 8	17 9	7 6	34	Peter Paint, Port Hawkesbury, N.S.	
36,535	Hector	Port Hawkesbury	do	1863	Whycocomagh, C.B.	78 0	22 0	9 3	82	William Hacket, Sydney, C.B.	
88,694	Hector	St. John, N.B.	Bktn—Bgtn	1885	St. John, N.B.	156 6	32 6	13 0	498	Chas. McL. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
38,000	Hector	Yarmouth	Schr—Glt	1847	Yarmouth, N.S.	36 5	10 0	6 2	14	C. Himeon, Yarmouth, N.S.	
90,735	Hector	Port Hawkesbury	do	1886	Basin River Inhabitants, C.B.	31 0	10 5	4 7	11	Nicholas McDonald, River Inhabitants, C.B.	
90,859	Hector W. McG.	Lunenburg	do	1886	Lunenburg, N.S.	79 9	23 5	9 0	99	John H. Grant, Gabarus, C.B.	
77,879	Hedwidge	Quebec	do	1879	Cap St. Ignace, Que.	62 0	20 3	5 6	44	Evan John Price, Quebec	
38,719	Helen	Chatham, N.B.	do	1866	P. E. Island.	36 0	11 4	5 2	13	Thos. Costain, Prince Co., P.E.I.	
83,377	Helen	Toronto	do	1882	Oakville, Ont.	79 3	19 7	5 4	61	J. H. Goldring, Toronto, Ont.	
77,750	Helen Churchill	Shelburne	Bgtn—Bkglt.	1879	Port Le Bear, N.S.	86 0	24 0	9 3	112	Arthur E. Curran, Halifax, N.S.	
100,067	Helen E. Kenney	St. John, N.B.	Schr—Glt	1891	Black River, N.B.	126 8	30 2	11 5	294	Howard D. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
66,894	Helen H.	do	Wdbt—Bâb	1873	Newcastle, Queen's Co., N.B.	67 3	24 0	6 3	55	David Murray, Cardiff, Wales, G.B.	

103,020	Helen M	Parrsboro'	Schr—Glt	1895	Port Grenville, N.S.	64 0	21 6	7 2	62	B. Hatfield, Advocate, N.S.
90,734	Helen M. Crosby	Port Hawkesbury	do	1865	Essex, U.S.	72 5	20 7	7 1	64	J. W. Cruickshank, Port Richmond, N.S.
80,800	Helen Maud	Digby	do	1883	Bear River, N.S	43 5	15 0	6 1	20	Chas. McDormand, Westport, N.S.
48,035	Helena	Annapolis	do	1864	Wilmot, N.S	82 0	24 0	10 1	118	H. V. Crandall, New York, U.S.
74,076	Helena	Halifax	do	1876	Bay St. George, Nfld.	49 9	18 3	7 0	38	Emanuel Legg, Bay St. George, Nfld.
100,326	Helena	Yarmouth	do	1889	Argyle, N.S	34 0	12 2	5 0	13	W. McNair, Argyle, N.S.
100,585	Helena	Montreal	Sloop	1892	Yamaska, Que.	109 0	22 8	9 3	131	O. Latraverse, Sorel, Que.
100,117	Helena M	Parrsboro'	Schr—Glt	1892	Parrsboro', N.S.	62 3	19 7	7 2	55	P. McLaughlin, Parrsboro', N.S
85,563	Helena Maud	Barrington	do	1883	Shelburne, N.S.	86 0	24 0	9 7	112	W. H. Swim, Barrington, N.S.
59,904	Helene	Quebec	Barge	1869	Notre Dame de Lévis, Que.	65 0	22 3	6 4	56	David E. Price, Quebec
52,471	Helene	do	Schr—Glt	1864	Cap St. Ignace, Que.	71 6	22 0	6 5	49	Louis Lavoie, St. Luce, Que.
72,672	Hellen	Victoria	Sloop	1877	Victoria, B.C.	37 5	11 4	4 0	11	Thos. Bebbington, Victoria, B.C
59,397	Hellen C. Young	St. Andrews	Schr—Glt	1854	Newbury Port, U.S.	49 0	16 1	5 8	21	Thos. W. Stuart, West Isles, N.B.
97,157	Henrietta	Victoria	do	1886	Washington, U.S.	52 6	19 6	5 0	31	Thos. Flewin, Victoria, B.C.
64,151	Henry	do	Sloop.	1874	Skeena, B.C.	52 0	9 0	3 0	11	Wm. Moore, Victoria, B.C
48,356	Henry Fenwick	Guysboro'	Schr—Glt	1864	Booth Bay, U.S.	64 0	19 0	6 8	43	David Naas, Chester, N.S.
83,194	Henry G. Ives	Pictou, N.S.	do	1886	Merigomish, N.S.	68 4	22 1	7 8	68	Thos. C. Patton, Merigomish, N.S.
103,311	Henry L. Phillips.	Port Hawkesbury	do	1868	Booth Bay, Maine, U.S.	74 8	21 6	7 6	78	J. C. Skinner, Port Hastings, N.S.
90,825	Henry N. Batchelder	Port Medway	do	1889	Vogiers Cove, N.S	83 0	24 0	9 5	99	Samuel E. Teel, Vogler's Cove, N.S.
94,856	Henry Nickerson	Parrsboro'	do	1871	Bath, U.S	74 7	21 4	7 7	70	Thompson Dinsmore, Economy, N.S.
74,302	Henry R	Yarmouth	do	1865	United States	53 7	14 8	7 1	34	A. D'Entremont, Pubnico, N.S
75,902	Henry Swan	Chatham, N.B.	do	1878	Richibucto, N.B.	70 2	22 4	7 6	63	Edward Sinclair, Newcastle, N.B.
85,624	Herald	Parrsboro'	do	1884	Parrsboro', N.S.	77 8	22 3	8 8	85	C. Merriam, Parrsboro', N.S.
42,077	Herbert	Digby	do	1861	Clare, N.S	68 3	22 0	8 6	80	St. Clair Jones, Weymouth, N.S.
83,061	Herbert	Ottawa	Barge	1880	Ottawa, Ont.	110 0	22 4	7 5	162	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
77,896	Herbert	Sackville	Bgtn—Bkglt	1883	Sackville, N.B.	114 7	27 5	10 8	198	Josiah Wood, Sackville, N.B.	Classed American Record.
72,556	Herbert Dudley	Kingston	Schr—Glt	1875	Portsmouth, Ont.	120 0	24 5	10 1	199	Daniel Rooney, Cobourg, Ont.	
83,439	Herbert Rice	Weymouth	do	1888	Weymouth, N.S.	99 4	25 5	9 0	149	James Cosman, Meteghan River, N.S.	do
100,994	Hercules	Chatham, N.B.	do	1891	Shippegan, N.B.	34 6	12 8	4 6	10	P. Rive, Caraquet, N.B.	
....	Hercules	Hamilton	Bgtn—Bkglt	1863	Hamilton, Ont.	106 3	22 9	10 6	222	Martha R. Jones, Detroit, Michigan, U.S.	
41,616	Herma	Quebec	Schr—Glt	1858	Rivière-du-Loup, Que	57 5	17 8	7 8	44	Jos. Desrosiers, St. Luce, Que.	
50,745	Hermine	do	do	1864	Bic, Que	64 0	18 2	7 8	51	James A. Butchart, Rimouski, Que.	
59,943	Hermine	do	do	1869	Anse St. Jean, Que.	56 0	18 0	7 8	46	Réné Gagnon, St. Paul, Charlevoix, Que.	
69,576	Hermine	do	do	1873	Rimouski, Que	40 0	13 6	6 4	20	Théophile Bouchard, Bay St. Paul, Que.	
55,923	Herminégilde	do	do	1859	Malbaie, Que.	33 0	11 0	4 6	9	Mathias Bugeold, Bay St. Paul, Que.	
....	Hermini	Montreal	Barge	1872	Yamaska, Que	102 8	22 6	6 9	147	E. Ritter, Sorel, Que	
57,746	Hero	Halifax	Schr—Glt	1869	Chester, N.S.	50 0	17 9	6 6	35	George Bezanson, Lunenburg, N.S.	
77,786	Hesperus	do	do	1880	Port Medway, N.S.	43 4	13 6	6 2	16	Joseph Reno, Herring Cove, N.S.	
94,893	Hesperus	Victoria	do	1889	Vancouver, B.C.	35 5	12 3	5 5	20	James Hunter, Victoria, B.C.	Classed American Record.

103,448	Heyer	Ottawa	Barge	1889	Buckingham, Que	71 0	17 6	5 0	32	Geo. Bothwell, Buckingham, Que.	
77,756	Hiawatha	Shelburne	Schr—Glt	1880	Jordan River, N.S.	71 0	21 5	8 8	66	C. Hardy, Mahone Bay, N.S.	
96,904	Hiawatha	Kingston	Barge	1890	Garden Island, Ont	176 5	30 0	11 9	518	Kingston and Montreal Forwarding Co., Kingston, Ont.	
72,996	Highland Beauty	Toronto	Schr—Glt	1876	Oakville, Ont.	80 0	15 9	6 6	58	A. D. Williams, Toronto, Ont.	
69,097	Highland Jane	Halifax	do	1874	Jeddore, N.S.	52 0	17 1	7 4	32	George Hartlin, Jeddore, N.S.	
59,457	Highland Lass	Lunenburg	do	1869	Mahone Bay, N.S.	37 0	12 9	5 2	15	Placide LeBlanc, Cheticamp, C.B.	
90,738	Highlander	Port Hawkesbury	Bgtn—Bkglt	1888	Port Hawkesbury, C.B.	92 0	26 1	10 9	170	Alex. Morrison, Port Hawkesbury, C.B.	
88,255	Highlands	St. John, N.B.	Bk—Bq	1883	Portland, N.B.	199 6	38 2	22 6	1234	Chas. McL. Troop, St. John, N.B	
100,161	Hilda Maud	Lunenburg	Schr—Glt	1891	La Have, N.S	54 7	18 5	7 6	37	Adam Selig, Vogler's Cove, N.S.	
92,563	Hildred	Halifax	Sloop	1887	Country Harbour, N.S.	22 6	8 0	4 0	3	Harry T. Jones, Halifax, N.S.	
73,942	Hiram	Ottawa	Barge	1876	Ottawa, Ont.	104 0	22 2	7 0	134	R. M. Easton, Merrickville, Ont.	
59,991	Hiram Benson	Toronto	do	1871	Quebec	140 5	26 0	11 0	275	The Georgian Bay Wood Supply Co., Ltd., Barrie, Ont.	
38,460	Hirondelle	Arichat	Schr—Glt	1846	Poulamond, C.B.	47 5	14 6	6 0	19	Isaac Willet, Wine Harbour, N.S	
69,620	Hirondelle	Quebec	Barge	1873	St. Emélie, Que.	78 5	22 0	6 6	73	Alf. Arcand, Portneuf, Que.	
74,253	Hirondelle	do	Schr—Glt	1876	Mille Vaches, Que	47 8	16 8	6 6	32	Joseph Gagné, jun., Malbaie, Que.	
....	Hirondelle	Montreal	Barge	1873	St. Aimé, Que	86 5	20 0	5 0	59	Mich. Laramie, St. Louis, Que.	
85,993	Honolulu	St. John, N.B	Ship—3 m	1882	St. John, N.B	221 2	41 3	24 3	1545	Robt. Thomson, jr., and John H. Thomson, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
5),8:8	Hon. David Price	Quebec	Schr—Glt	1868	Quebec	69 0	20 2	8 9	63	The Corporation of Pilots, Quebec.	
66,006	Hon. Hector Langevin.	do	do	1872	St. Jean, Island of Orleans, Que.	80 5	22 0	9 2	90	Wm. Fruing & Co., Gaspé, Que.	
66,052	Hon. P. J. O. Chauveau.	do	do	1872	Quebec	65 0	19 5	8 7	59	Antoine Gagnon, Quebec	
96,980	Hope	Shelburne	do	1892	Shelburne, N.S.	84 0	23 0	9 3	96	Wm. W. Wickham, Summerside, P.E.I.	
36,124	Hope	Halifax	do	1855	Chezetcook, N.S.	40 6	14 2	5 7	15	John Smith, Chezetcook, N.S.	
36,569	Hope	do	do	1859	Country Harbour, N.S.	53 2	18 4	7 0	34	Israel Letteney, Granville, N.S	
69,172	Hope	do	do	1873	Lunenburg, N.S.	52 5	16 5	6 8	31	James Redmond, North Sydney, C.B.	
83,400	Hope	do	do	1871	Musquodoboit, N.S.	35 8	12 0	5 0	13	George Cook, Country Harbour, N.S.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. — Longueur.	Breadth. — Largeur.	Depth. — Profondeur.	Registered tonnage. — Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
35,557	Hope	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1855	Shippegan, N.B.	40 5	11 3	5 3	14	C. C. Arceneàu, Tracadie, N.B.	
77,565	Hope	Montreal	Barge	1878	Sorel, Que	100 0	21 3	7 2	104	E. Branley, Sorel, Que	
59,927	Hope	Quebec	do	1869	Quebec	135 8	27 0	9 7	260	Mary A. Seymour, (wife Isaac L. S.) Ogdensburg, N.Y.	
57,203	Hope	Halifax	Schr—Glt	1868	Walton, Hants Co., N.S.	77 0	23 2	9 2	85	S. H. Longard, Halifax, N.S.	
61,425	Hope	New Carlisle	do	1872	Shippegan, N.B.	36 5	11 8	4 2	13	G. Romeril, Paspebiac, Que.	
....	Hope	St. Catharines	Scow—Chd	1861	Chippewa, Ont.	92 0	19 2	7 3	131	J. B. Smyth, Merritton, Ont.	
....	Hope	Hamilton	do	1866	Port Nelson, Ont.	54 0	12 0	4 9	25	Joseph Adamson, Toronto, Ont.	
61,627	Hope	Guysboro'	Schr—Glt	1879	Guysboro', N.S.	49 5	15 5	6 0	22	Alex. Chaisson, Margaree, C.B.	
90,879	Hope	Barrington	do	1887	Beaver River, N.S.	46 0	15 9	6 0	22	H. Nickerson, Barrington, N.S.	
92,409	Hope	Chatham, N.B.	do	1888	Tracadie, N.B.	40 8	14 8	5 5	18	Wm. Ferguson, Tracadie, N.B.	
100,903	Hope	do	do	1895	Caraquet, N.B.	36 7	12 5	5 0	12	R. Young, Caraquet, N.B.	
97,057	Horace B.	Liverpool	do	1892	Port Le Bear, N.S.	38 0	13 6	5 8	14	G. H. Hiltz, Lockeport, N.S.	
75,800	Horace Donnelly	Ottawa	Barge	1879	Hull, Que.	110 0	22 7	7 3	158	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
85,506	Hornet	St. John, N.B.	Bktn—Bkglt.	1882	Carleton, N.B	140 0	30 0	13 0	407	Howard D. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.

103,119	Hortense	St. Andrews	Sloop	1895	Meteghan, N.S.	31 0	13 0	6 4	15	W. J. Morse, Campobello, N.B.	
48,142	Horton	Halifax	Schr—Glt	1864	Maitland, N.S	82 0	24 3	10 2	121	George E. Boak, Halifax, N.S.	
100,906	Hotspur	Chatham, N.B	do	1891	Caraquet, N.B.	37 0	12 7	4 6	10	P. Rive, Caraquet, N.B.	
100,860	Hovington	Quebec	do	1891	Escoumains, Que.	38 4	14 4	4 6	17	T. Riverin, Murray Bay, Que.	
80,653	Howard	Ottawa	Barge	1880	Montreal	110 0	22 0	7 5	168	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
52,024	Howard	Shelburne	Schr—Glt	1866	Jordan River, N.S.	68 3	20 3	7 9	60	John Lennox, Pubnico, N.S.	
96,822	Howard	Lunenburg	do	1889	Chester Basin, N.S.	88 4	25 0	10 3	143	James Lohnes, La Have, N.S.	Classed American Record.
90,432	Howard L.	Charlottetown	do	....	Unknown	76 6	21 0	7 7	71	James G. Farrow, Hampton, P.E.I.	
100,569	Howard Young	Lunenburg	do	1893	Lunenburg, N.S	82 5	24 4	8 9	99	James Young, Lunenburg, N.S	
37,566	Humming Bird	do	do	1854	La Have, N.S	37 0	13 2	5 6	17	Wm. Smith, East Medway, N.S	
79,993	Humming Bird	St. John, N.B.	do	1879	Cumberland Bay, Queen's Co., N.B.	43 5	15 0	4 7	18	Rufus C. Cole, St. John, N.B.	
38,138	Hungarian	Yarmouth	do	1860	Meteghan, N.S.	30 0	10 9	5 1	7	C. Killam, Yarmouth, N.S.	
....	Hunter	Kingston	Barge	1860	Opinicon Lake, Ont.	82 0	16 8	5 2	64	G. Chaffey, Kingston, Ont.	
80,873	Huron	do	do	1881	Garden Island, Ont.	160 4	30 0	12 0	475	Kingston and Montreal Forwarding Co., Kingston, Ont.	
100,156	Hustler	Lunenburg	Schr—Glt	1891	La Have, N.S	54 3	19 0	7 2	44	L. B. Currie, West Dublin, N.S	
103,052	Hustler	Yarmouth	do	1894	Eel Brook, N.S.	59 6	19 2	6 7	38	J. H. Spinney, Argyle, N.S.	
80,664	Hyacinthe	Montreal	Barge	1881	Sorel, Que	108 0	22 0	7 2	155	J. B. Poirier, Lachine, Que.	
83,481	Hyaline	Liverpool	Bktn—Bkglt.	1881	Brooklyn, N.S.	101 7	27 0	10 8	187	Rupert H. Gardner, Brooklyn, N.S.	do
72,574	Hyderabad	Kingston	Schr—Glt	1876	Kingston, Ont.	124 4	26 2	11 7	290	Hugh Ryan, Toronto, Ont.	
53,598	Hydra	Charlottetown	do	1866	Clyde River, N.S.	75 0	21 0	8 8	68	Jas. Boudreau, Charlottetown, P.E.I.	
77,833	I. G. C.	Halifax	do	1879	Margaree, C.B.	50 0	18 0	7 5	40	Bridget Keough, St. Johns, Newfoundland.	
83,306	I. O. N. A.	do	do	1883	East Port Medway, N.S.	47 4	16 4	6 5	26	Andrew Sullivan, Herring Cove, N.S.	
82,194	I. B. Saint	do	do	1879	Not known	67 6	20 5	9 2	74	Wm. E. Kennedy, Louisbourg, C.B.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where classed. — Où classé.
75,767	I. C. Dakin	Liverpool	Schr—Glt	1877	Liverpool, N.S.	52 5	17 4	6 7	30	Henry Romkey, Halifax, N.S.	
97,045	I. C. Hamlen, jr.	do	Bgtn—Bkglt.	1890	do	133 0	32 9	17 2	530	Lewis A. Sponagle, Liverpool, N.S.	Classed American Record.
97,054	I. H. Dexter	do	Bktn—Bgtn	1892	Brooklyn, N.S.	137 4	32 2	18 2	540	Duncan Mulhall, Liverpool, N.S.	do
61,789	I. H. Goudey	Shelburne	Schr—Glt	1870	Argyle, N.S.	50 0	17 8	6 5	27	Chas. Smith, Lockeport, N.S.	
80,966	I. R. Washington	Halifax	do	1880	Gabarus, C.B.	50 6	18 4	7 8	39	John Campbell, St. Anns, N.S.	
97,058	I. V. Dexter	Liverpool	do	1893	Brooklyn, N.S.	91 6	27 0	9 8	149	Edwin Dexter, Brooklyn, N.S.	do
69,124	I. W. Arnold	Halifax	do	1875	Petpiswick, N.S.	63 5	21 2	8 5	56	David H. Webber, Jeddore, N.S.	
37,498	I. W. Johnston	Liverpool	Bgtn—Bkglt	1856	Cole Harbour, N.S.	104 3	24 2	12 1	186	E. A. Frink, New York, U.S.	
72,944	I. Savard	Quebec	Schr—Glt	1875	Les Eboulements, Que.	87 8	24 5	10 5	139	Theodore Bouchard, Isle aux Coudres, Que.	
42,425	Iberville	Gaspé	do	1864	Esquimaux Point, Que.	58 0	17 9	7 8	41	Mat. Boudreau, Esquimaux Point, Que.	
94,850	Ice	Windsor, Ont.	Scow—Chd	1891	Sandwich, Ont.	47 0	16 4	2 0	41	Charles Perrault, Sandwich, Ont.	
100,607	Icelda	Shelburne	Schr—Glt	1893	Sable River, N.S.	39 5	14 6	6 7	19	Mary E. Locke, Lockeport, N.S.	
90,607	Ida	Ottawa	Barge	1885	Rockland, Ont.	69 0	20 0	4 6	58	James Wood, Rockland, Ont.	
88,513	Ida	Sydney	Schr—Glt	1885	St. Anne, C.B.	30 5	13 4	5 7	9	Murdock Smith, St. Anne, C.B.	

64,914	Ida	Halifax	do	1872	Chezetcook, N.S.	37 0	12 9	5 3	13	Andrew Conrod, Chezetcook, N.S.	
....	Ida.	Kingston	Sloop	1859	Brewer's Mills, Ont.	71 5	10 8	3 9	77	Jordan & Brewer, Kingston, Ont.	
96,783	Ida	Halifax	Schr—Glt	1889	Barrington, N.S.	93 0	24 8	10 3	149	George Mitchell, Halifax, N.S.	Classed American Record.
88,671	Ida B.	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb.	1884	Canning, Queen's Co., N.B.	62 9	25 5	6 0	53	Archibald Campbell, Maitland, N.S.	
71,251	Ida Belle	Windsor, Ont.	Schr—Glt	1874	Kingsville, Ont.	87 2	20 0	6 0	97	Wm. Wigle, Kingsville, Ont.	
96,764	Ida C. Spofford	Port Hawkesbury.	do	1858	Essex, U.S.	66 0	20 1	6 7	54	Robert Murray, Port Richmond, N.S.	
61,938	Ida E.	Halifax	do	1870	Sheet Harbour, N.S.	68 6	21 7	8 5	66	C. Landry, St. Pierre et Miquelon.	
92,460	Ida M.	Charlottetown	do	1887	Crapaud, P.E.I.	60 0	19 6	7 7	54	Alex. McFadyen, Augustine Cove, P.E.I.	
75,777	Ida Maud	Liverpool	Bgtn—Bkglt.	1880	Liverpool, N.S.	98 8	26 4	10 0	171	Neil Curry, Sydney, C.B	do
54,136	Ida May	Halifax	Schr—Glt	1867	Tusket, N.S.	74 8	21 0	8 0	70	W. G. Wyatt, Forteau, Labrador.	
49,442	Ida May	Yarmouth	do	1865	Yarmouth, N.S.	33 5	11 3	4 7	8	Wm. Gardner, Yarmouth, N.S.	
67,194	Ida May	Lunenburg	do	1873	La Have, N.S	59 0	19 3	7 7	46	George Harris, Gabarouse, C.B.	
75,867	Ida Peters	St. John, N.B.	do	1879	Meteghan River, Digby Co., N.S.	47 0	18 2	7 4	32	Thomas A. Crosby, Yarmouth, N.S.	
90,745	Ida Vaughan	do	do	1877	St. Martin's, N.B.	39 8	13 2	6 0	15	Thos. Burns, St. John, N.B.	
90,634	Iddesleigh	Charlottetown	Bgtn—Bkglt.	1886	Lot 13, P.E.I	128 0	28 8	12 8	300	Samuel B. Harvey, Plymouth, Devon, England.	Classed English Lloyds.
83,291	Idle Wild	Kingston	Sloop	1882	Kingston, Ont.	49 5	15 1	4 1	19	A. Rochefort, Kingston, Ont.	
103,112	Igo	St. Andrews	Schr—Glt	1879	Annapolis, N.S.	33 0	11 0	4 7	11	Henry Lambert, Grand Manan, N.B.	
53,577	Ilda	Port Hawkesbury.	do	1865	Clam Harbour, N.S.	47 4	16 9	6 6	27	Thomas England, Middle Melford, N.S.	
36,292	I'm Here	Halifax	do	1860	Isaac's Harbour, N.S.	41 2	16 8	6 6	19	James Cowen, Ship Harbour, N.S.	
100,058	Ina	St. John, N.B	do	1890	Waterborough, N.B.	82 5	27 4	7 8	112	Leggett S. Hanselpacker, St. John, N.B.	
88,584	Index	do	do	1880	Tusket, N.S.	45 4	13 0	6 0	17	Chas. S. Smith, St. Martins, N.B.	
42,338	Indian Queen	Halifax	do	1861	Sedgwick, N.S.	75 2	21 1	8 1	76	Thomas James, Halifax, N.S.	
74,254	Indiana	Quebec	Barge	1876	St. Thomas de Pierreville, Que.	102 8	22 2	7 1	110	Lubien Pereuse, St. Emilie, Que.	
35,965	Industry	Halifax	Schr—Glt	1856	Jeddore, N.S.	34 8	12 5	5 1	12	John Mitchell, Jeddore, N.S.	
43,124	Industry	Chatham, N.B.	do	1861	Miramichi, N.B.	37 5	0	5 5	17	R. T. Holman, Summerside, P.E.I.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
61,408	Industry	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1870	Shippegan, N.B.	35 0	11 8	4 3	9	F. Robicheau, Shippegan, N.B.	
75,915	Industry	Deseronto	Barge	1879	Deseronto, Ont.	95 8	21 7	7 5	105	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.	
....	Industry	Toronto	Schr—Glt	1862	Port Union, Ont.	63 0	15 4	5 6	46	John Wright, Marysburgh, Ont.	
83,134	Infant	Lunenburg	do	1880	Pleasantville, N.S.	38 0	13 6	5 7	15	Alexander Wilson, Halifax, N.S.	
83,187	Innerwick	Pictou, N.S.	Bk—Bq	1882	River John, N.S.	194 7	38 6	22 8	1237	John McNab, Halifax, N.S.	
....	Ino	Montreal	Barge	1867	Montreal	94 5	18 1	6 2	96	Wm. McCaffrey, Ottawa, Ont.	
100,089	Inspector	St. John, N.B.	Schr—Glt	1892	Newcastle, N.B.	59 4	22 6	5 5	43	James Flower, Canning, N.B.	
....	Intrepid	Kingston	Barge	1864	Portsmouth, Ont.	89 0	26 0	7 9	134	Montreal Transportation Co., Montreal.	
92,580	Invermay	Halifax	Schr—Glt	1888	Ship Harbour, N.S.	61 3	23 8	9 0	73	James T. Thomson, Halifax, N.S.	
85,630	Iodine	Quebec	Bk—Bq	1885	Eatonville, N.S.	136 0	31 9	11 9	295	Lauchlan McKay, Boston, Mass.	Classed Bureau Veritas.
72,155	Iolanthe	Windsor, N.S.	Schr—Glt	1883	Newport, N.S	144 0	33 0	12 9	393	Wm. J. Card, Windsor, N.S.	do
75,429	Iona	Parrsboro'	do	1878	Annapolis, N.S.	53 0	17 9	6 4	29	J. W. Spicer, Spencer's Island, N.S.	
96,716	Iona	Ottawa	Barge	1890	Rockland, Ont.	111 8	22 9	7 7	158	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
100,278	Iona	Windsor, N.S.	Schr—Glt	1892	Kempt, N.S	99 9	29 1	11 4	196	Seward Mosher, Kempt, N.S.	Classed American Record.

77,898	Iona	Sackville	do	1886	Sackville, N.B.	84 3	25 9	8 0	90	M. Benjamin, Parrsboro', N.S.	
103,174	Iona	Shelburne	do	1894	Sable River, N.S.	40 1	13 6	6 0	15	Joshua Nickerson, Lockeport, N.S.	
92,292	Iowa	Montreal	Barge	1874	Quebec	149 4	26 0	11 2	365	Montreal Transportation Co., Montreal.	
92,424	Ireland	Prescott	do	1863	Brockville, Ont.	147 0	28 0	9 0	339	James Buckley, Prescott Ont.	
75,548	Irene	Halifax	Schr—Glt	1879	Shelburne, N.S.	69 5	21 3	7 9	64	Henry Cole, Chester N.S.	
33,154	Irene	Quebec	do	1848	Halifax, N.S.	48 2	15 2	8 0	41	Firmin Lamard, L'Islet, Que.	
92,352	Irene	St. John, N.B.	do	1886	St. Martin's, N.B.	79 7	25 7	7 2	90	Samuel F. Hatfield, St. John, N.B.	
88,468	Irene	Arichat	do	1883	Margaret's Bay, N.S.	38 2	13 0	4 3	12	David M. Gruchy, Petit de Grat, N.S.	
100,490	Irene, M. B.	Lunenburg	do	1892	Mahone Bay, N.S.	67 6	21 3	8 4	66	Eli Ernst, Mahone Bay, N.S.	
75,845	Iris	Halifax	do	1878	do	52 6	18 1	7 3	37	Henry Jeffreys, Channel, Nfld.	
103,348	Iris	Montreal	Yacht	1893	Peterborough, Ont.	18 3	7 4	2 0	1	F. W. Barlow, Montreal	
92,326	Irma	Liverpool	Bgtn—Bkglt.	1889	Liverpool, N.S.	108 2	28 3	10 6	219	X. Z. Chipman, Wolfville, N.S.	Classed American Record.
....	Iron Rail	Kingston	Schr—Glt	1863	Portsmouth, Ont.	61 0	11 2	5 0	31	J. McCormack, Point Pelee Island, Ont.	
72,567	Iroquois	do	Barge	1875	Garden Island, Ont.	151 0	26 1	11 1	361	Kingston and Montreal Forwarding Co., Kingston, Ont.	
96,837	Irvin G.	Lunenburg	Schr—Glt.	1890	Lunenburg, N.S.	71 8	23 6	8 7	80	Henry Gerhardt, Lunenburg, N.S.	
52,002	Isaac Goodwin	Halifax	do	1865	Shelburne, N.S.	70 0	20 8	8 2	65	George Heighton, River John, N.S.	
83,117	Isabel	do	Sloop	1878	do	21 8	8 5	4 0	4	Henry E. Tyler, Halifax, N.S.	
59,741	Isabel	Charlottetown	Schr—Glt.	1869	Wood Island's, P.E.I	40 0	13 4	5 4	18	Neil McMillan, Wood Islands, P.E.I.	
96,724	Isabel	Chatham, N.B.	do	1889	Shippegan, N.B.	35 0	11 8	4 5	11	Peter Noël, Shippegan, N.B.	
38,772	Isabella	Charlottetown	do	1868	Wallace, N.S.	60 0	18 0	7 3	46	Thomas Kickham, Souris, P.E.I	
75,812	Isabella	Halifax	do	1877	Bay St. George, Nfld.	77 8	25 0	9 3	109	E. Pettipas, D'Escousse, C.B.	
64,137	Isabella	Victoria	do	1872	Sooke, B.C	60 0	18 7	4 3	44	J. F. Inglehardt, Victoria, B.C.	
71,257	Isabella	Windsor, Ont.	do	1875	River Puce, Ont	57 5	16 7	3 4	33	Wallace Lemyre, Sandwich, Ont.	
....	Isabella	Port Stanley	do	1869	Port Stanley, Ont.	35 3	9 1	4 5	13	John Carrington, Toronto, Ont.	
80,385	Isabella Balcom	Parrsboro'	Bgtn—Bkglt.	1881	Parrsboro', N.S.	126 0	28 7	12 6	270	Wm. Bonnell, New York, U.S.	Classed Bureau Veritas.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Shi — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
103,350	Ishhoodah	Montreal	Sloop	1885	Lachine, Que	28 2	10 0	2 2	4	R. R. Stevenson, Montreal	
88,243	Isis	Deseronto	Barge	1884	Deseronto, Ont	105 0	23 3	5 3	96	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.	
59,421	Island Belle	Parrsboro'	Schr—Glt	1871	Parrsboro', N.S	60 6	18 7	6 3	37	M. C. Anderson, Harvey, N.B.	
103,121	Island Girl	St. Andrews	do	1895	Shelburne, N.S	38 0	13 0	5 5	17	Frank Ingersoll, Grand Manan, N.B.	
100,064	Isma	St. John, N.B	do	1891	Freeport, N.S	51 5	17 9	6 8	31	Thos. M. Hicks, Westport, N.S.	
51,738	Ita	do	do	1865	Deer Island, N.B	39 0	13 3	5 5	15	Isaac S. Mann, St. John, N.B.	
100,998	Ivanhoe	Chatham, N.B	do	1892	Caraquet, N.B	35 2	12 5	4 4	10	T. Ahier, Shippegan, N.B	
74,292	Ivigtut	Quebec	Bk—Bq	1877	Quebec	122 3	28 7	15 7	331	Lanchlan McKay, Boston, Mass.	
77,887	Ivy	do	do	1879	do	157 8	28 8	17 7	547	Frank Ross, Quebec	Classed Bureau Veritas.
34,744	Ivy	Digby	Schr—Glt	1853	Clements, N.S	37 6	10 3	5 3	12	Joseph Mitchell, Bridgetown, N.S.	
57,711	Ivy	Halifax	do	1865	Lunenburg, N.S	30 1	12 8	5 6	14	James McMahon, St. George, N.B.	
66,992	Ivy	St. John, N.B	do	1871	Wickham, N.B	4) 0	15 6	4 6	17	Chas. S. Goggin, St. John, N.B.	
75,890	J. A. G. C	Pictou, N.S	Schr—Glt	1881	Tatamagouche, N.S	48 2	17 6	6 5	28	George Langille, Wallace, N.S.	

103,108	J. B. L.	Montreal	Sloop	1894	Yamaska, Que	108 7	23 1	9 1	164	J. B. Laviolette, St. Ours, Que.	
83,135	J. B. M	Halifax	Schr—Glt	1881	La Have, N.S.	42 3	14 8	6 3	20	Samuel P. Burke, St. Peters, C.B.	
97,195	J. H. S.	Chatham, N.B.	do	1891	Tracadie, N.B.	56 8	17 2	7 3	40	Henry Sonia, Tracadie, N.B.	
85,715	J. R. A., No. 1	Prescott	Scow—Chd.	1884	Tonawanda, N.Y.	60 0	15 0	5 0	43	Wm. A. Allan, Ottawa, Ont.	
85,716	J. R. A., No. 2	do	do	1884	do	60 0	15 0	5 0	43	Wm. A. Allan, Ottawa, Ont.	
53,594	J. & B.	Halifax	Schr—Glt	1866	Barrington, N.S.	67 2	19 2	7 7	56	John McGray, Barrington, N.S.	
85,798	J. & S.	Charlottetown	do	1884	Murray Harbour, P.E.I.	42 0	15 4	5 9	25	George Irving, Murray Harbour, P.E.I.	
42,783	J. A. Jones	Shelburne	do	1861	Jordon River, N.S.	45 4	15 4	5 5	18	Silvanus Morton, Liverpool, N.S.	
74,080	J. A. Kirk	Halifax	do	1876	Indian Harbour, N.S.	37 9	13 9	6 1	16	Henry Hutt, Tancook, N.S.	
96,830	J. A. Silver	Lunenburg	do	1890	Lunenburg, N.S	75 4	23 5	8 8	91	Charles L. Silver, Lunenburg, N.S.	
83,336	J. B. Blanchard	Ottawa	Barge	1882	Hull, Que.	110 7	22 6	7 0	150	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa.	
50,780	J. B. Fay	Halifax	Schr—Glt	1885	Bay of Islands, Nfld.	55 0	18 4	7 7	48	Frank Robertson, Montague Bridge, P.E.I.	
100,001	J. B. Martin	Annapolis	do	1890	Margaretsville, N.S.	87 6	25 1	7 9	99	Pickles & Mills, Annapolis, N.S.	Classed American Record.
46,142	J. C. Rahming	St. John, N.B.	Bk—Bq	1845	Marietta, New York, U.S.	98 0	24 0	11 7	199	John C. Rahming, New York, U.S.	
98,785	J. C. Schwartz	Lunenburg	Schr—Glt	1889	Lunenburg, N.S.	79 6	24 0	9 2	89	Charles Hewitt, Lunenburg, N.S.	
....	J. C. Weir	Montreal	Barge	1879	Sorel, Que	92 6	18 8	5 4	126	D. Damphousie, St. Timothy, Que.	
61,592	J. C. Williams	Lunenburg	Schr—Glt	1876	Shelburne, N.S.	56 0	18 5	7 0	29	J. E. Whitford, Chester, N.S.	
94,731	J. D. Everett	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1889	Newport, N.S.	242 5	45 2	24 2	1957	George Armstrong, Kempt, N.S.	Classed Bureau Veritas.
46,665	J. D. Payson	Digby	Schr—Glt	1851	United States	57 9	15 9	7 3	37	John H. Killam, Yarmouth, N.S.	
74,328	J. D. Payson	Yarmouth	do	1877	Maitland, N.S.	61 5	19 0	7 0	41	C. Perry, Yarmouth, N.S.	
100,538	J. E. Collins	Digby	do	1894	Freeport, N.S.	52 2	18 2	7 0	36	E. H. Collins, Westport, N.S.	
83,204	J. E. Graham	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1881	Newport, N.S.	206 0	40 5	23 9	1336	W. H. Mosher, Newport, N.S.	do
52,022	J. F. Purney	Shelburne	Schr—Glt	1866	Shelburne, N.S.	64 0	19 8	7 9	50	John Purney, Shelburne, N.S.	
100,164	J. H. Ernst	Lunenburg	do	1891	Lunenburg, N.S.	80 0	23 5	9 0	97	S. W. Oxner, Lunenburg, N.S.	
57,269	J. H. Hiltz	Charlottetown	do	1868	Mahone Bay, N.S.	66 7	21 5	7 4	56	Jacob Pollard, Port Elgin, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage unregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
73,950	J. M. Hannum	Ottawa	Barge	1876	Hull, Que.	108 7	21 9	7 0	150	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
100,837	J. M. Young	Lunenburg	Schr—Glt	1894	Lunenburg, N.S.	86 8	24 5	9 3	99	W. Young, sen., Lunenburg, N.S.	
72,962	J. N. Carter	Picton, Ont.	do	1875	Picton, Ont.	112 4	25 0	9 0	187	N. Dyment, Barrie, Ont.	
71,195	J. N. Oswell	Ottawa	Barge	1875	Curleys Mills, Ont.	105 0	21 7	6 0	112	Rich'd Waters, Belleville, Ont.	
....	J. N. Scott	Goderich	Schr—Glt	1859	Goderich, Ont.	44 0	13 0	5 5	20	John Egan, Algoma, Ont.	
....	J. P. Abbey	St. Catharines	Barge	1863	Port Robinson, Ont.	76 0	22 0	7 0	120	Chaffrey Bros., Welland, Ont.	
74,150	J. P. Corkum	Lunenburg	Schr—Glt	1876	La Have, N.S.	38 5	13 7	5 5	16	Matthew Spencer, Bourgeois, Nfld.	
36,471	J. P. Corkum	do	do	1859	Lunenburg, N.S.	47 2	17 5	7 1	30	W. H. Boatts, P. E. Island.	
54,107	J. R. Kenny	Halifax	do	1866	Tusket, N.S.	60 0	18 9	6 7	38	Jas. R. Kenny, Barrington, N.S.	
96,820	J. S. Austin	Sault Ste. Marie	do	1863	Port Ryerse, Ont.	136 0	26 0	12 2	323	Sault Ste. Marie Pulp and Paper Co., Sault Ste. Marie, Ont.	
79,989	J. V. Troop	St. John, N.B.	Ship—3 m.	1879	Tynemouth, St. John Co., N.B.	200 0	39 0	23 0	1295	Chas. McL. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas and American Record.
77,672	J. W. Allen	Charlottetown	Schr—Glt	1878	Cape Tormentine, N.B.	54 5	17 0	6 7	33	Jonas W. Allen, Cape Tormentine, N.B.	
59,412	J. W. Dean	St. John, N.B.	do	1870	Parrsboro', N.S.	68 5	22 6	9 1	85	Wm. McDade, Parrsboro', N.S.	
59,994	J. W. Dunscomb	Montreal	do	1871	Quebec	90 0	24 8	8 6	98	Government of Canada, Ottawa.	

94,860	J. W. Durant	Parrsboro'	do	1890	Parrsboro', N.S.	91 8	26 9	8 5	124	W. F. Durant, Parrsboro', N.S.	Classed American Record.
54,144	J. W. Falt	Halifax	do	1867	Petite Rivière, N.S.	69 8	21 0	8 6	68	Joseph Dillon, St. John, N.B.	
94,654	J. W. Geldert	Lunenburg	do	1888	Lunenburg, N.S.	78 3	24 0	9 0	89	James W. Geldert, Lunenburg, N.S.	
94,668	J. W. Hill	Halifax	do	1889	Parrsboro', N.S.	74 0	26 0	6 9	78	Lewis F. Hill, Ship Harbour, N.S.	
80,977	J. W. Ingraham	Sydney	do	1882	Aspy Bay, C.B.	36 3	13 6	5 0	14	Elias Dickson, Main a Dieu, C.B.	
90,547	J. W. McRae	Montreal	Barge	1880	Whitehall, Ont.	97 5	17 7	8 2	118	Edmond Comptois, Sorel, Que.	
80,603	J. W. Raymond	Yarmouth	Schr—Glt	1880	Green Cove, N.S.	54 0	17 7	6 0	35	John E. Collins, Freeport, N.S.	
80,892	J. Burstall	Ottawa	Barge	1880	Hull, Que.	110 7	21 7	7 2	152	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
36,346	J. Congdon	Halifax	Bgtn—Bkglt.	1861	Truro, N.S.	84 7	23 9	10 2	125	John Alexander, Truro, N.S.	
69,140	J. Croft	do	Schr—Glt	1875	New Dublin, N.S.	56 6	18 5	7 5	44	James A. Hiltz, Chester, N.S.	
75,862	J. Daly	Weymouth	do	1879	Clare, N.S.	63 5	20 0	6 9	41	Chas. LeBlanc, Grosse Coques, N.S.	
85,566	J. Lyons	Barrington	do	1863	Port Clyde, N.S.	40 0	13 6	4 7	15	James H. Banks, Barrington, N.S.	
....	J. Robinson	Chippewa	Scow—Chd	1070	Black Creek, Ont.	60 6	13 8	4 2	31	John Battle, Thorold, Ont.	
71,205	J. Walters	Picton, Ont.	Schr—Glt	1874	Picton, Ont.	108 5	23 5	8 3	176	H. A. Patterson, Chatham, Ont.	
83,326	Jackson	Ottawa	Barge	1881	Hull, Que.	110 7	21 3	7 8	157	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
85,560	Jacques	Yarmouth	Schr—Glt	1884	Eel Brook, N.S.	66 5	20 3	7 7	58	Fred. Porrier, Descousse, C.B.	
64,947	Jacques Cartier	Quebec	Barge	1871	Batiscan, Que.	86 6	20 5	6 5	80	O. Spénard, St. Pierre des Becquets, Que.	
100,610	Jamboree	Shelburne	Yawl	1893	Shelburne, N.S.	44 0	11 5	8 3	14	J. B. Bland, Gaspé, Que.	
83,124	James	Halifax	Schr—Glt	1867	Porter's Lake, N.S.	33 0	12 5	3 6	8	John D. Storey, Halifax, N.S.	
83,338	James	Ottawa	Barge	1882	Montreal, Que.	108 6	22 6	6 4	153	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
....	James Abbs	Toronto	Schr—Glt	1869	Port Credit, Ont.	41 0	12 0	3 9	15	Emily Bloors, Port Credit, Ont.	
92,366	James Barber	St. John, N.B.	do	1887	Waterborough, N.B.	79 0	26 9	6 6	80	Abiathar F. Camp, Cambridge, N.B.	
85,689	James Beckwith	Barrington	do	1847	United States	50 0	17 0	6 3	31	B. C. Newell, Barrington, N.S.	
94,824	James Brown	Weymouth	Bgtn—Bkglt.	1891	Port Gilbert, N.S.	115 0	28 7	12 6	297	Mark Shaw, New York, U.S.	Classed American Record.
85,717	James Buckley	Prescott	Barge	1884	Quebec City	160 0	31 0	10 0	442	Jas. Buckley, Prescott, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
75,433	James Cunningham.	Ottawa........	Barge...	1877	Hull, Que	110 0	22 7	8 0	176	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
84,824	James Davis..	Halifax	Schr—Glt	1882	Humber Sound, Nf'd.	59 0	18 0	7 3	47	Fred'k. S. Allen, Halifax, N.S.	
103,591	James E......	Charlottetown	Btgn—Bkglt..	1895	Cardigan, P.E.I....	106 0	27 0	11 0	196	Jas. E. McDonald, Cardigan, P.E.I.	
97,026	James Farnham.....	Yarmouth	Schr—Glt	1890	Digby, N.S..........	51 0	16 4	6 6	31	Stephen A. Goudey, Port Maitland, N.S.	
71 245	James G. Worts...	Toronto	do	1874	Mill Pond, Ont.....	136 0	26 3	11 3	309	D. Sylvester, Toronto, Ont....	
83,067	James Gordon......	Ottawa...........	Barge	1881	Hull, Que	108 0	22 6	7 0	147	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
74,039	James Henry......	Sydney...........	Schr—Glt	1876	Bras d'Or, C.B.......	42 5	14 5	6 1	18	Simon Deveux, Bras d'Or, C.B.	
57,726	James Ives.........	Halifax.....	Bk—Bq	1869	River St. John, N.S.	146 6	32 1	17 0	533	Daniel Sutherland, Pictou, N.S	
75,885	James L. Harway..	Pictou, N.S.......	do	1880	do	180 3	36 7	20 8	959	A. C. Macdonald, Pictou, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
75,799	James McLaren.....	Ottawa.....	Barge	1879	Hull, Que....	110 0	22 7	7 9	169	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
....	James Norris.......	St. Catharines	Schr—Glt	1871	St. Catharines, Ont..	141 0	23 1	11 0	320	John Riley, St. Catharines, Ont.	
100,212	James R......	Halifax.....	do	1891	Jeddore, N.S	56 5	19 6	7 8	51	Colin Mitchell, Jeddore, N.S..	
85,413	James R. Benson...	St. Catharines	do	1873	St. Catharines, Ont.	139 0	23 5	11 8	323	Wm. H. Gatfield, Amherstburg, Ont.	
83,303	James Ryan........	Port Medway.....	do	1882	East Port Medway, N.S.	57 9	19 7	7 8	48	Wm. Harris, Gabarus, C.B.....	

74,345	James Semple......	Pictou, N.S.	do	1876	Tatamagouche, N.S.	60 0	19 4	8 4	63	William Roberts, Tatamagouche, N. S.	
74,140	James William.....	Lunenburg	do	1872	La Havre, N.S......	35 0	12 8	5 0	13	Michael Walker, La Have, N.S.	
85,351	James Williamson..	Ottawa....	Barge.... .	1882	Hull, Que	110 0	22 0	7 4	155	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
42,341	James and Eleanor..	Halifax..........	Schr—Glt	1853	Terrance Bay, N.S..	44 0	13 9	6 4	30	John McFatridge, Halifax, N.S.	
48,103	Jane....	do	do	1832	Essex, U.S.........	45 8	14 1	6 0	21	George Carpenter, Harbour au Bouche, N.S.	
42,283	Jane	do	Bgtn—Bkglt..	1861	Princeport, N.S. ..	88 0	24 2	10 4	140	G. B. McLellan, Londonderry, N.S.	
41,555	Jane	St. John, N.B....	Schr—Glt	1857	Parrsboro', N.S.....	41 8	14 7	6 0	19	Richard Crealock, St. John, N.B.	
83,479	Jane	St. Andrews... ..	do	1861	Dennisville, Maine, U.S.	42 9	13 2	4 8	22	Wealthy Ann Randall, Beaver Harbour, N.B.	
33,201	Jane Anne..........	Quebec......	do	1853	St. Antoine de Tilly, Que.	57 4	15 5	6 0	36	Edouard Godin, Les Ecureuils, Que.	
94,973	Jane Burrill........	Yarmouth	Ship—3 m....	1889	Little Brook, N.S...	229 0	42 6	23 7	1835	Wm. Burrill, Yarmouth, N.S..	Classed Bureau Veritas.
88,635	Jane C. Woodruff...	St. Catharines ..	Bk—Bq	1866	St. Catharines, Ont.	139 0	24 0	11 3	228	John B. Miller, Parry Sound, Ont.	
85,430	Jane McLeod.......	do	Schr—Glt	1868	do ..	117 6	23 9	9 6	181	T. N. Dancy, Goderich, Ont...	
46,105	Jane Otis......	Halifax	do ...	...	Belfast, U.S........	71 4	11 2	7 3	50	Michael Keating, Port Mulgrave, N.S.	
59,903	Janes.	Quebec....	Barge	1869	Quebec	118 0	23 0	8 0	158	Montreal Transportation Co., Montreal.	
80,946	Janet A...... .. .	Chatham, N.B....	Schr—Glt	1882	Church Point, N.B..	47 3	15 9	6 6	29	Charles Hanrahan, Tidnish, P.E.I.	
46,294	Janett........	Halifax	do	1864	Port Medway, N.S..	51 3	17 9	6 8	32	Donald McDonald, Boylston, N.S.	
72,296	Janie B.............	St. John, N.B	do	1877	Wickham, Queen's Co., N.B.	58 9	21 2	5 4	43	Thos. Blenkhorn, Spring Hill, N.S.	
94,673	Janie M..	Halifax	do	1889	Ship Harbour, N.S..	64 8	23 2	8 4	65	Howard Mitchell, Ship Harbour, N.S.	
75,773	Janie R..	Shelburne.........	do	1878	Brooklyn, N.S......	61 0	20 2	7 7	45	Samuel J. Balcom, Sheet Harbour, N.S.	
103,281	Japan	Chatham, N.B ...	do	1891	Caraquet, N.B......	34 8	12 2	4 8	11	R. Young, Caraquet, N.B.	
35,758	Jasper......	Halifax	do	1850	Barrington, N.S . .	67 0	16 6	9 5	64	Samuel Nickerson, Barrington, N.S.	
100,146	Jay	Winnipeg.........	Barge	1894	Rat Portage, Ont ...	59 0	13 2	5 2	32	Charles E. Laverdiere, Rat Portage, Ont.	
100,294	Jean..	Chatham, N.B....	Schr—Glt	1891	Caraquet, N.B......	33 8	12 8	4 4	13	Theo. Des Brisay, Bathurst, N.B.	
51,524	Jean Baptiste.	Quebec...........	do	1864	Batiscan, Que.	101 0	22 5	7 7	114	Jos. Pichér, Longueuil, Que...	
50,756	Jean Baptiste.....	do	Barge	1863	do	80 0	22 0	7 0	66	Pierre Duval, Batiscan, Que...	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
103,414	Jeanie Myrtle	Lunenburg	Schr—Glt	1895	Lunenburg, N.S	85 3	24 2	9 3	98	Murdock McGregor, La Have, N.S.	
100,858	Jeannette	Quebec	do	1892	Murray Bay, Que	40 0	13 9	5 6	18	R. Asselin, St. Michael, Que.	
35,430	Jeff Davis	Halifax	do	1839	Essex, U.S.	45 7	14 4	5 8	20	Rolland G. McLellan, Port Hood, C.B.	
88,579	Jennie	Kingston	do	1871	Garden Island, Ont.	168 0	26 6	11 8	438	The Montreal Transportation Co., Montreal.	
83,091	Jennie	Port Hawkesbury	do	1879	Pirate Cove, N.S.	30 1	10 2	5 3	11	Peter C. Brodet, West Arichat, N.S.	
79,905	Jennie	Ottawa	Barge	1881	Tidnish, N.B.	73 0	22 4	8 0	92	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa, Ont.	
96,925	Jennie Armstrong	Charlottetown	Schr—Glt	1867	Wiscasset, U. S.	67 0	21 8	7 5	66	Jas. Grady, Summerside, P.E.I.	
103,191	Jennie B.	Liverpool	do	1894	Brooklyn, N.S	34 0	13 6	5 8	13	A. Shankle, Port Matoun, N.S.	
94,709	Jennie B. Thomas	Digby	do	1867	United States.	69 5	20 6	6 7	52	Joseph E. Snow, Digby, N.S.	
80,604	Jennie C.	Yarmouth	do	1880	Green Cove, N.S.	44 5	15 0	5 5	16	S. F. Perry, Beaver River, N.S.	
90,440	Jennie Frederica	Barrington	do	1893	Shelburne, N.S.	63 0	17 4	7 5	40	Peter Kenney, Clarke's Harbour, N.S.	
103,491	Jennie May	Lunenburg	do	1895	Mahone Bay, N.S.	77 1	22 2	9 1	88	M. B. Westheaver, Lunenburg, N.S.	
79,919	Jennie Palmer	Dorchester	do	1889	Dorchester, N.B.	75 2	24 2	7 2	77	P. J. Palmer, Dorchester, N.B.	
92,370	Jennie Parker	St. John, N. B.	do	1887	Tynemouth, St. John, N.B.	113 0	29 2	10 2	195	Robert C. Elkin, S. John, N.B.	Classed American Record.

90,532	Jenny Lind.........	Montreal.	Sloop	1885	St. Thomas, Pierreville., Que	102 6	22 7	5 9	101	Jean B. Varieur, Yamaska, Que.
33,132	Jenny Lind.	Quebec.	Schr—Glt	1855	Grondines, Que.....	93 1	23 0	8 9	125	Narcisse Hamelin, Grondines, Q.
....	Jenny Lind.........	Montreal.	Barge	1859	St. Francis, Que. .	85 0	22 7	6 1	41	L. St. Pierre, Yamaska, Que ..
.... ..	Jenny Lind........	Toronto	Schr—Glt ...	1866	Port Credit, Ont....	84 5	14 0	5 0	28	Benj. Walton, Toronto, Ont...
78,048	Jenny May.........	Chatham, N.B....	do	1880	Tignish, P.E.I......	44 0	14 6	5 9	19	J. McGrath, Tignish, P.E.I. ..
88,554	Jersey Lily.........	Shelburne	do	1885	Lockeport, N.S.....	84 0	23 0	9 5	96	Enos Churchill, Lockeport, N.S.
103,289	Jersey Lily..... ...	Chatham, N.B	do	1895	Caraquet, N.B	37 2	12 8	4 8	12	T. Ahier, Shippegan, N.B.....
103,200	Jessamine	Liverpool	do	1895	Brooklyn, N.S......	68 5	22 8	8 8	70	Colin McLeod, Brooklyn, N.S.
59,475	Jessen..............	Lunenburg.	do	1871	Lunenburg, N.S....	66 0	21 0	8 4	69	J. N. Rafuse, LaHave, N.S ...
80,950	Jessie........	Chatham, N.B...	do	1882	Charlo, N.B	36 4	13 7	5 0	14	S. McGregor, Charlo, N.B .. .
74,105	Jessie	Halifax...........	do	1877	Ship Harbour, N.S..	43 0	15 2	5 7	21	Peter Myers, Jeddore, N.S....
88,563	Jessie	Kingston.	Sloop.........	1869	Clayton, U.S..... ..	63 6	13 6	5 0	29	Lewis Pecor, Gananoque, Ont..
66,348	Jessie	Charlottetown	Schr—Glt	1873	Summerside, P.E.I.	50 0	16 7	3 8	23	W. T. Newman, Summerside, P.E.I.
66,078	Jessie	Quebec.	Barge	1873	Yamaska, Que.... .	107 0	22 3	8 2	137	Pierre Lacroix, Sorel, Que.....
59,186	Jessie	St. John, N.B....	Schr—Glt	1868	Kingston, King's Co., N.B.	78 2	25 0	6 4	72	Edmund Kinnie, Riverside. N.B.
100,542	Jessie	Digby............	do	1895	Freeport, N.S	41 0	15 3	6 0	17	W. H. Brooks, Freeport, N.S..
85,723	Jessie A. Loye......	Lunenburg.....	do	1883	Lunenburg, N.S	81 4	23 9	9 5	99	T. H. Giffin, Isaac's Harbour, N.S.
85,569	Jessie B............	Barrington.	do	1884	Shag Harbour, N.S..	55 0	17 4	6 5	36	G. C. Haley, Westport, N.S...
90,507	Jessie D.......	Parrsboro'.	do	1886	Parrsboro', N.S.....	83 2	22 6	8 6	86	J. M. Glennie, River Hebert, N.S.
51,655	Jessie Drummond...	Port Hope........	do	1865	St. Catharines, Ont..	134 5	23 0	11 9	292	Hugh Roney *et al.*, Port Hope, Ont.
64,006	Jessie Lent.........	St. John, N. B....	do	1870	Freeport, N.S	51 5	17 5	5 8	28	Marshall Stinson, St. Andrews, N.B.
83,311	Jessie M. Volger....	Port Medway.....	do	1884	Vogler's Cove, N.S..	76 6	22 5	8 8	77	George Cunningham, Halifax, N.S.
88,587	Jessie May..........	Yarmouth........	do	1884	Argyle, N.S...	37 2	13 6	5 0	14	Arthur E. Allen, Argyle, N.S.
100,027	Jessie McDonald....	Toronto	do	1866	Wellington, Ont....	77 1	18 1	7 7	84	John Bell *et al.*, Belleville, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft 10ths			
71,331	Jessie Newell	Barrington	Schr—Glt	1857	Essex, U.S.	70 4	19 7	8 1	63	David Montgomery, Summerside, P.E.I.	
52,080	Jessie Ray	Annapolis	do	1866	Wilmot, N.S	49 0	17·5	6 9	26	W. Lewis, Freeport, N.S.	
72,993	Jessie Scarth	Toronto	do	1871	Hamilton, Ont.	135 0	25 9	12 7	333	John Conlon, Thorold, Ont	
61,151	Jessie Stewart	Montreal	do	1870	Alpina, Que	64 5	17 4	5 0	54	J. Adamson, Toronto, Ont.	
64,914	Jet	do	Barge	1871	Quebec	137 8	29 6	9 5	312	Kingston and Montreal Forwarding Co.	
33,379	Jeune Maitresse	Quebec	Schr—Glt	1857	Portneuf, Que.	58 2	18 5	5 6	38	François X. Gauthier, Deschambault, Que.	
74,019	Jewel	Lunenburg	do	1876	Shelburne, N.S.	68 0	21 2	7 8	52	J. A. Hutte, Lunenburg, N.S.	
38,726	Jilt	Chatham, N.B	do	1867	Richibucto, N.B.	37 0	11 9	4 5	13	R B. Noble, St. John, N.B.	
94,904	Joan	New Westminster.	Sloop	1890	New Westminster, B.C.	36 0	11 0	5 0	16	Grace Cruikshank, (wife of A. C.), New Westminster, B.C.	
71,339	Joe Howe	Barrington	Schr—Glt	1868	Shag Harbour, N.S.	38 0	12 0	5 3	12	D. Purdy, Barrington, N.S.	
......	Johanna	Windsor, Ont	Scow—Chd	1867	Pike Creek, Ont	60 0	17 6	4 0	40	Geo. Miller, Maidstone, Ont.	
54,330	John	Digby	Schr—Glt	1866	Port Gilbert, N.S.	67 5	21 0	8 3	79	Jno. Crowley, Gilbert's Cove, N.S.	
80,002	John A. Ruddock	St. John, N. B	do	1879	Carleton, St. John, N.B.	33 1	13 0	4 5	10	John R. Moses, Grand Manan, N.B.	
38,659	John Augustus	Sydney	do	1865	Codroy, Nfld	45 5	13 5	4 9	15	John McIsaac, Codroy, Nfld.	

10,958	John B.	Chatham, N.B.	do	1893	Shippegan, N.B.	34 5	12 2	5 0	11	W. S. Loggie, Chatham, N.B.	
74,130	John B. Dolliver	Port Medway	do	1877	Port Medway, N.S.	56 4	18 9	6 8	35	Nathaniel Smith, Halifax, N.S.	
54,494	John Boyd	Halifax	Bgtn—Bkglt.	1867	Port Elgin, N.B.	105 0	26 8	12 0	193	John Francis Norris, Baltimore, U.S.	
....	John Bright	Ottawa	Barge	1870	Ottawa, Ont.	97 6	17 0	5 9	96	John Taylor, Montreal, Que.	
100,969	John Bull	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1892	Caraquet, N.B.	34 3	11 6	4 8	10	J. Sewell, Caraquet, N.B.	
100,419	John Cuzner	Ottawa	Barge	1893	Ottawa, Ont.	82 9	20 7	5 0	46	Roderick McLeod, Ottawa, Ont	
66,036	John Day	Quebec	Sloop	1870	St. Aimé, Que.	106 3	22 8	8 0	136	Flavien Morin, Champlain, Que.	
88,502	John E	Sydney	Schr—Glt	1883	River Dennis, C.B.	37 4	12 4	5 0	12	Donald Kennedy, River Dennis, C.B.	
51,965	John E. Dennis	St. Andrews	do	1865	Bear River, N.S.	35 0	14 0	5 1	18	Alfred Stanley, sr., Grand Manan, N.B.	
96,964	John E. Shatford	Shelburne	do	1890	Shelburne, N.S.	101 0	25 5	10 6	179	Ernest Langlois, Bay St. George, Nfld.	Classed American Record.
54,132	John Franklin	Halifax	do	1867	Chezetcook, N.S.	41 0	14 0	5 9	18	Fred. A. Lockhart, Hantsport, N.S.	
71,071	John G. Kolfage	Amherstburg	do	1869	Amherstburg, Ont.	79 3	22 2	7 3	93	Joseph Williams, Goderich, Ont	
78,032	John Gales	Chatham, Ont	do	1879	Mitchell's Bay, Ont.	70 0	16 3	5 0	42	J. Desjardins, Stoney Point, Ont.	
83,184	John Gill	Pictou, N.S.	Bk—Bq	1881	River John, N.S.	180 9	36 8	21 5	934	Daniel Sutherland, Pictou, N.S.	Classed Bureau Veritas.
34,720	John Gilpin	Halifax	Schr—Glt	1850	Shelburne, N.S.	61 7	17 5	9 4	62	James Muir, Shelburne, N.S.	
83,340	John Gray	Ottawa	Barge	1881	Hull, Que	110 0	22 0	7 4	156	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
80,668	John Guskin	Montreal	Schr—Glt	1881	Kingston, Ont	165 8	31 4	12 1	487	Montreal Transportation Co., Montreal.	
94,693	John H. Kennedy	Digby	do	1839	United States	67 0	20 0	7 0	54	Stephen Haines, Granville, N.S.	
61,572	John Halifax	Shelburne	do	Not k'n	Danvers, U.S.	75 8	21 2	7 5	63	Israel K. Bruce, Shelburne, N.S.	
96,704	John Heney	Ottawa	Barge	1889	Ottawa, Ont.	111 0	22 6	6 9	155	John Heney, Ottawa, Ont.	
35,888	John Henry	Halifax	Schr—Glt	1843	LaHave, N.S.	39 8	13 6	6 5	27	J. B. Hammell, Labrador.	
36,072	John Henry	do	do	1857	St. Mary's, N.S.	54 2	17 5	7 6	37	James McDaniel, Halifax, N.S.	
35,720	John Henry	Lunenburg	do	1853	Lunenburg, N.S.	40 0	14 7	7 4	39	Jas. D. McDonald, Sydney, C.B.	
35,849	John Joseph	Halifax	do	1854	St. George's Bay, Newfoundland.	51 8	14 6	7 3	29	W. Shaw, St. George's Bay, Newfoundland.	
57,715	John Lawrence	do	do	1868	Mahone Bay, N.S.	40 8	16 1	6 6	22	Michael Reddy, Manchester, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions: Length. Longueur. Ft 10ths	Breadth. Largeur. Ft 10ths	Depth. Profondeur. Ft 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
100,936	John Loughrin	Ottawa	Barge	1889	Kippewa, Ont.	97 5	12 4	4 4	36	J. B. Latour, Ottawa, Ont.	
71,135	John McBride	Port Dover	Schr—Glt	1872	Port Dover, Ont.	53 0	11 5	4 7	23	Edward Quinn, Belleville, Ont.	
90,742	John McLeod	St. John, N.B.	Ship—3 m.	1885	Black River, St. John Co., N.B.	225 4	41 1	24 3	1519	Robt. Thomson, jr., and John H. Thomson, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
75,579	John Millard	Barrington	Schr—Glt	1881	Liverpool, N.S.	73 6	22 3	8 9	68	Thos. Renner, Halifax, N.S.	
....	John Pugsley	Port Dover	do	1868	Sandusky Creek, Ont.	62 0	16 0	5 0	50	J. H. Goldring, Toronto, Ont.	
94,941	John Purney	Shelburne	do	1889	Shelburne, N.S.	84 0	23 0	9 4	98	John Crocheson, Jordan Bay, N.S.	
97,018	John Robinson	St. Catharines	Scow—Chd	1870	Black Creek, Ont.	61 3	14 8	4 4	41	James Battle, Thorold, Ont.	
100,080	John S. Parker	St. John, N.B.	Schr—Glt	1891	Tynemouth, N.B.	123 0	29 9	10 5	240	R. C. Elkin, St. John, N.B.	Classed American Record.
50,760	John Taylor	Halifax	do	1864	Prince Edward Island.	56 6	16 8	5 4	32	Wm. A. Cox, Canning, N.S.	
51,911	John Thomas	do	do	1865	Montague River, P.E.I.	55 0	16 8	6 9	36	L. A. LeBlanc, West Arichat, C.B.	
88,289	John Tyler	St. Andrews	do	1846	Essex, U.S.	72 4	19 8	8 8	77	Leander Shaw, Hantsport, N.S.	
80,972	John Vincin	Sydney	do	1881	Bras d'Or, C.B.	41 0	14 9	5 8	17	David Sampson, River Bourgeois, C.B.	
....	John Wesley	Port Hope	do	1844	Port Hope, Ont.	58 0	16 0	7 0	42	William Bellchambers, Whitby, Ont.	
......	John Wesley	Picton, Ont.	do	1869	Picton, Ont.	67 0	17 6	4 6	40	John Maloney, Toronto, Ont.	

54,137	John Williams	Halifax	do	1867	Jordan River, N.S.	58 0	18 5	7 5	41	George H. Taylor, Halifax, N.S.	
83,330	John Wilson	Ottawa	Barge	1881	Hull, Que	110 4	22 0	7 9	158	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa.	
97,148	John & Frank	St. Andrews	Schr—Glt	1853	Maine, U.S.	66 8	21 2	6 6	56	Samuel McKay, Beaver Harbour, N.B.	
103,134	Johnney	Quebec	do	1894	Rivière du Loup, Que.	58 8	19 0	5 2	36	Richard Duguay, Fraserville, Que.	
72,275	Jolliette	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1875	Cambridge, N.B.	72 4	25 0	6 7	66	George E. Evans, St. John, N.B.	
80,641	Jonathan	Yarmouth	Schr—Glt	1883	Pubnico, N.S.	71 8	21 0	8 3	68	D. L. Amiro, Pubnico, N.S.	
77,905	Jones Bros.	Cornwall	Barge	1875	Ithaca, N.Y.	91 5	16 0	8 4	100	D. A. Flack *et al.*, Cornwall, Ont.	
59,466	Jos. C. Morgan	Shelburne	Schr—Glt	1866	Chester, N.S.	55 6	18 0	7 1	37	Martha Cook, Lockeport, N.S.	
83,097	Joseph Ann	Port Hawkesbury.	do	1863	Margaree, C.B.	45 7	15 5	6 4	22	Alexander Cormier, Margaree, C.B.	
103,247	Joseph Arthur R.	Montreal	Sloop	1894	Lanoraie, Que	131 6	27 3	11 3	289	Joseph Robillard, Montreal.	
100,182	Joseph Edward R.	do	Barge	1891	do	120 0	26 2	9 6	229	Joseph Robillard, Lanorie, Que.	
94,789	Joseph McGill	Lunenburg	Schr—Glt	1889	Shelburne, N.S.	81 0	23 4	9 7	99	David Ritcey, LaHave, N.S.	
94,970	Joseph O	do	do	1889	Pleasantville, N.S.	58 4	20 0	7 5	53	Albert McKean, Pleasantville, N.S.	
42,993	Josephine	Charlottetown	do	1863	Souris, P.E.I.	54 0	18 7	6 9	41	John T. McLaine, Charlottetown, P.E.I.	
33,071	Josephine	Quebec	Barge	1855	St. Jean Deschaillons, Que.	64 6	22 0	7 3	65	W. Demers, St. Pierre les Becquets, Que.	
59,934	Josephine	do	Schr—Glt	1869	St. Jean Port Joli, Que.	65 0	22 2	6 1	52	Charles Bertrand, Green Island, Que.	
69,642	Josephine	do	do	1861	Grondines, Que.	82 1	22 5	8 6	106	Joseph Lavoie, St. Luce, Que.	
73,986	Josephine	do	do	1876	Bay St. Paul, Que	54 5	18 0	8 1	46	Joseph Desgagnez, Anse St. Jean, Chicoutimi, Que.	
77,892	Josephine	Sackville	do	1879	Bay Verte, N.B	33 6	12 4	4 7	12	L. Burke, Botsford, N.B	
83,058	Josephine	Shelburne	Bgtn—Bkglt.	1882	Lockeport, N.S.	87 0	23 0	9 9	111	Enos Churchill, Lockeport, N.S.	
83,267	Josephine	Annapolis	Schr—Glt	1889	Margaretsville, N.S.	87 2	25 8	8 7	117	Simeon Harris, Margaretsville, N.S.	Classed American Record.
100,965	Josephine	Chatham, N.B.	do	1893	Caraquet, N.B.	36 5	12 6	4 8	11	P. Rive, Caraquet. N.B.	
94,829	Josie	Weymouth	do	1892	Belliveau's Cove, N.S	96 3	28 0	9 0	140	St. Clair Jones, Weymouth, N.S.	do
83,461	Josie L. Day	Digby	do	1878	United States	42 5	15 0	5 8	16	D. and O. Sproul, Digby, N.S.	
73,081	Jubilee	Montreal	Sloop	1871	St. Marcel, Que.	90 0	21 5	5 0	71	D. Chausse, Lanoraie, Que	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
88,454	Jubilee	Arichat	Schr—Glt	1887	Port Royal, N.S.	51 1	17 6	7 5	35	David Gruchy, Descousse, C.B.	
92,458	Jubilee	Charlottetown	do	1887	Georgetown, P.E.I.	78 0	24 0	8 5	76	Malcolm McDonald, Georgetown, P.E.I.	Classed American Record.
38,486	Julia	Arichat	do	1867	River Bourgeois, C.B.	46 0	15 2	6 5	19	Michael Boudrot, River Bourgeois, C.B.	
36,111	Julia	Halifax	do	1853	Chezetcook, N.S.	41 0	11 4	5 6	20	Reuben Richards, La Have, N.S.	
36,296	Julia	do	do	1860	Truro, N.S.	75 5	22 9	10 4	113	Robert Smith, Truro, N.S.	
100,352	Julia	Quebec	do	1891	St. Luce, Que.	59 0	18 0	6 6	43	Germain Lajoie, St. Fulgence, Que.	
75,566	Julia A.	Charlottetown	do	1877	La Have, N.S.	41 0	14 0	5 6	15	Murdock Finlayson, Pinette, P.E.I.	
90,613	Julia Ann	Moncton	do	1886	Cocagne, N.B.	45 8	16 4	5 8	27	Simon Burke, Cocagne, N.B.	
77,942	Julia Franklin	Charlottetown	do	1862	Essex, Mass, U.S.	73 6	21 0	7 7	70	Archibald Lord, Victoria, Crapaud, P.E.I.	
75,481	Julia Ward	do	do	1877	Murray Harbour, P.E.I.	52 8	18 1	7 2	39	Thos. A. Roberts, Murray Harbour, P.E.I.	
33,330	Julie	Quebec	do	1857	River Ouelle, Que.	60 0	17 0	6 4	38	Pierre Levesque, Trois-Pistoles, Que.	
103,616	Julie	do	Sloop	1894	Les Escoumains, Que.	63 0	19 3	5 5	53	M. Saingelais, Les Escoumains, Que.	
75,900	Julie Ann	Chatham, N.B.	do	1878	Richibucto, N.B.	35 5	13 2	4 4	9	Anthony Arseneau, Richibucto, N.B.	
59,981	Julien Bismark	Quebec	Barge	1870	Lotbinière, Que.	98 0	23 0	6 4	93	André Laroche, St. Jean Deschaillons, Que.	

103,432	Julio	Ottawa	do	1894	Kippewa, Ont	40 5	10 0	3 0	7	W. H. Hurdman, Ottawa, Ont.	
100,210	July	Vancouver	Scow—Chd	1888	Vancouver, B.C.	75 0	22 0	6 1	95	Union Steamship Co., Ltd., Vancouver, B.C.	
83,038	Jumbo	Ottawa	Barge	1893	Smith's Falls, Ont	106 0	22 6	7 2	159	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
85,724	Jumbo	Halifax	Schr—Glt	1883	Summerside, P.E.I.	41 3	15 7	6 5	20	Henry Linden, Tor Bay, N.S.	
85,713	Jumbo	Prescott	Scow—Chd	1884	Sorel, Que	136 0	20 0	6 0	150	C. P. C. and P. Transfer Co., Prescott, Ont.	
85,463	Jumbo	Quebec	Barge	1883	Quebec	92 0	26 5	7 8	146	W. M. Macpherson, Quebec	
103,439	Jumbo	Ottawa	do	1890	Buckingham, Que	68 4	14 9	3 4	30	O. M. Harris, Montreal	
52,007	Junaita	Shelburne	Schr—Glt	1865	Jordan River, N.S.	39 5	13 8	6 0	15	Freeman Owen, Lower Argyle, N.S.	
100,207	June	Vancouver	Scow—Chd	1888	Vancouver, B.C.	72 0	21 0	6 0	79	Union Steamship Co., Ltd., Vancouver, B.C.	
36,482	Junietia	Lunenburg	Schr—Glt	1859	La Have, N.S	47 2	17 0	7 2	27	Michael Gilliam, jr., St. John's, Nfld.	
57,670	Juno	Halifax	do	1868	Mahone Bay, N.S.	58 8	19 2	7 7	46	Geo. Goodwin, Pubnico, N.S.	
80,099	Juno	St. John, N.B.	do	1881	Cambridge, N.B.	82 0	26 2	7 0	92	Rainsford W. Williams, St. John, N.B.	
74,145	Juventa	Lunenburg	do	1876	Mahone Bay, N.S.	52 0	18 0	7 3	38	A. Duncan, Whitehead, N.S	
103,300	K. and S. No. 1	New Westminster	Barge	1895	Kaslo, B.C	75 8	26 0	6 0	101	The Kaslo and Slocan R.R. Co., New Westminster, B.C.	
103,301	K. and S. No. 2	do	do	1895	Kaslo, B.C	75 8	26 0	6 0	101	do do	
92,676	Kalevala	Pictou, N.S.	Schr—Glt	1888	River John, N.S.	82 2	24 0	9 4	99	Rod'k. R. Morrison, Gabarous, C.B.	Classed American Record.
85,432	Kambira	Windsor, N.S.	Ship—3 m	1882	Cornwallis, N.S.	237 0	44 0	26 7	1885	C. R. Burgess, Wolfville, N.S.	Classed Bureau Veritas.
83,396	Kangaroo	Halifax	Schr—Glt	1882	New Dublin, N.S.	41 8	15 4	6 2	20	Martin J. Sperry, New Dublin, N.S.	
70,293	Kansas	Montreal	Barge	1874	Quebec	148 0	26 3	11 3	357	Montreal Transportation Co., Montreal.	
85,449	Karoo	Windsor, N.S.	Ship—3 m	1884	Cornwallis, N.S.	240 0	44 3	26 6	1938	C. R. Burgess, Wolfville, N.S.	do
88,415	Karslie	St. John, N.B.	Schr—Glt	1884	St. Martin's, N.B.	87 8	27 4	7 7	125	Geo. R. McDonough, St. Martin's, N.B.	Classed American Record.
80,031	Katahdin	do	Bk—Bq	1880	Kingsport, King's Co., N.S.	194 8	38 3	22 3	1145	Robert Thomson, jr., and John Thomson, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
92,290	Katahdin	Owen Sound	Schr—Glt	1888	Owen Sound, Ont	150 0	30 9	10 9	381	B. Arnold, Albany, N.Y.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
57,730	Kate	Arichat	Schr—Glt	1869	Sheet Harbour, N.S.	61 3	19 9	7 9	53	Wm. Morris, Canso, N.S.	
35,803	Kate	Charlottetown	do	1853	do	65 1	19 2	8 2	58	Jas. H. Walsh, Summerside, P.E.I.	
64,239	Kate	Gaspé	do	1871	Green Bay, Nfld	70 0	19 4	8 9	68	Wm. LeB. Fauvel, Paspébiac, Que.	
36,224	Kate	Halifax	do	1859	Liscombe, N.S	39 8	13 4	5 4	14	Henry Stevens, Musquodoboit, N.S.	
64,865	Kate	do	do	1869	Chezetcook, N.S.	36 0	13 4	5 4	13	Henry Horn, Eastern Passage, N.S.	
36,534	Kate	Port Hawkesbury	do	1863	Margaree, C.B.	48 0	16 6	6 5	25	Hy. Taylor, Margaree, C.B.	
64,132	Kate	Victoria	do	1863	San Francisco, U.S.	64 6	18 3	6 2	58	Capt. Warren, Victoria, B.C.	
....	Kate	Montreal	Barge	1862	St. Francis, Que.	101 2	22 1	7 2	113	S. St. Denis, Lachine, Que.	
....	Kate	Oakville	Schr—Glt	1866	Oakville, Ont.	78 0	18 9	7 9	100	W. Ostrander, Marysburgh, Ont	
38,515	Kate B.	Arichat	do	1872	River Bourgeois, N.S.	54 9	18 0	7 6	35	John McMillan, Bridgeport, N.S.	
96,814	Kate Chambers	Sault Ste. Marie	do	1883	Sault Ste. Marie	63 9	16 9	6 6	107	R. Glackin, Algoma Mills, Ont.	
59,369	Kate Clarke	St. Andrews	do	1873	Trenton, Maine, U.S.	60 3	21 5	7 1	54	Thos. E. Sherwood, New York, U.S.	
94,849	Kate Grant	Windsor, Ont.	Scow—Chd.	1880	Conneant, U.S.A.	60 4	17 8	4 0	47	Denis Parent, Detroit, U.S.A.	
74,051	Kate McKinnon	Barrington	Schr—Glt	1876	Barrington, N.S.	73 0	21 8	8 5	73	A. H. Budrot, Arichat, N.S.	

80,071	Kate F. Troop	St. John, N.B.	Bk—Bq	1881	Tynemouth, St. John, N.B.	187 0	37 5	22 1	1097	Charles McL. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
61,304	Katharine	Victoria	Schr—Glt	....	Unknown	81 8	17 0	7 3	82	George N. Fulton, Onslow, N.S.	
85,486	Kathleen	Shelburne	Bgtn—Bkglt.	1883	Jordan River, N.S.	106 0	26 3	11 2	191	Edward E. Hutchings, Brooklyn, New York, U.S.	Classed American Record.
....	Kathleen	Ottawa	Barge	1873	Ottawa, Ont.	87 0	18 0	6 0	94	J. B. A. Mongenais, Montreal.	
94,996	Kathleen	Charlottetown	Bktn—Bqtn	1889	Grand River, P.E.I.	140 0	29 9	14 0	351	John Yeo, Port Hill, P.E.I.	Classed English Lloyds.
73,967	Katie	Liverpool	Schr—Glt	1876	Liverpool, N.S.	36 5	13 3	6 0	14	D. Cronan, Lockeport, N.S.	
77,755	Katie	Shelburne	do	1879	Jordan River, N.S.	91 0	24 6	9 4	107	Neil S. Townsend, Louisburg, C.B.	
88,366	Katie	Victoria	Barge	1884	Sooke, B.C.	64 0	17 0	4 8	31	Dan. J. Butler, Victoria, B.C.	
88,467	Katie	Arichat	Schr—Glt	1889	French Cove	32 8	14 7	5 3	11	Daniel Poirier, Descousse, C.B.	
94,670	Katie A. Burns	Halifax	do	1889	St. Mary's, N.S.	53 5	17 0	6 8	36	Robt. D. Burns, St. Mary's, N.S.	
100,381	Katie B.	Sydney	do	1893	Loraine, C.B.	48 0	14 5	6 6	24	John H. Burke, Loraine, C.B.	
66,259	Katie E. Stuart	Halifax	do	1871	West Cape, P.E.I.	63 4	20 2	7 6	53	Isaac Gauge, Anchor Point, Nfld.	
97,074	Katie E. Wall	Charlottetown	do	1892	Princetown Royalty, P.E.I.	43 9	14 7	6 3	23	Peter McNutt, Malpeque, P.E.I	
75,911	Katie Eccles	Napanee	do	1877	Mill Point, Ont.	95 0	24 0	8 0	122	Archibald Campbell, Colborne, Ont.	
100,216	Katie M.	Halifax	do	1890	Little Harbour, N.S.	35 6	13 3	4 8	11	Edward Hatter, Halifax, N.S.	
96,936	Katie & Ella	Charlottetown	Sloop	1880	Five Mile River, U.S.	47 5	15 8	4 8	20	George H. Toombs, Charlottetown, P.E.I.	
83,105	Kattie Bell	Richibucto	Schr—Glt	1888	Richibucto, N.B.	32 9	11 6	4 9	11	John Murphy, Campbellton, N.B.	
77,957	Kedron	Annapolis	do	1880	Granville, N.S.	45 9	16 1	6 3	22	Howard Anderson, Granville, N.S.	
80,573	Keepsake	Windsor, Ont.	Scow—Chd.	1880	River Puce, Ont.	72 6	19 9	3 7	45	Wm. Price, Maidstone, Ont.	
94,933	Keewatin	Port Hope	Schr—Glt	1888	Lakeport, Ont.	120 0	25 0	10 0	199	A. Campbell, Lakeport, Ont.	
94,853	Keewayden	Parrsboro'	do	1889	Parrsboro', N.S.	108 0	28 4	10 1	187	J. F. Watson, St. John, N.B.	
80,087	Kelverdale	St. John, N.B.	Bk—Bq	1881	Kingsport, King's Co., N.S.	193 0	38 0	22 9	1132	Robert Thomson, jr., and John H. Thomson, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
80,005	Kelvin	do	do	1879	Kingsport, N.S.	187 0	37 3	22 6	1056	Robert Thomson, jr., and John H. Thomson, St. John, N.B.	do
83,111	Kestrel	Halifax	Yawl—Chp	1877	Dartmouth, N.S.	36 0	10 8	5 0	8	Saml. A. White, Halifax, N.S.	
66,481	Kestrel	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1072	Horton, King's Co., N.S.	133 8	30 2	12 6	466	J. B. North, Hantsport, N.S.	do

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
85,726	Keziah..............	Lunenburg.......	Schr—Glt....	1887	Conquerall, N.S....	85 0	24 6	10 2	106	Wm. Sarty, La Have, N.S....	Classed American Record.
69,449	Kildonan.....	Montreal.........	Bgtn—Bkglt..	1876	River John, N.S....	126 9	30 4	12 9	372	Wm. A. Anderson, Longueuil, Que.	Classed Bureau Veritas and American Record.
90,548	Kildonan...........	do	Schr—Glt....	1888	Kingston, Ont.... .	174 1	33 0	11 1	499	Montreal Transportation Co., Montreal.	
100,649	Kilmeny............	Victoria..........	do ...	1893	Victoria, B.C.......	46 8	14 0	5 8	18	F. A. Nicholson, Victoria, B.C.	
40,394	Kinan...............	do	do	1868	Burrard Inlet, B.C..	49 9	15 5	5 9	29	J. J. Dowsett, Honolulu	
92,507	Kinetico.....	St. Andrews......	do	1884	Back Bay, N.B.....	29 6	11 2	6 0	10	Andrew McGee, St. George, N.B.	
49,117	King of Tyre......	Halifax...........	Bk—Bq......	1865	Tatamagouche, N.S.	108 0	27 4	12 6	259	C. A. DeWolfe, New York, U.S.	
61,358	Kingfisher..........	Chatham, N.B....	Schr—Glt....	1866	Miramichi, N.B.....	40 0	12 0	5 3	16	Edward Mundy, Richibucto, N.B.	
88,516	Kingfisher..........	Sydney...........	do	1886	Ingonish, C.B......	33 9	13 2	5 1	10	Samuel Urixon, North Sydney, C.B.	
88,581	Kingfisher..........	Yarmouth.......	do	1884	Eel Brook, N.S.....	59 8	19 1	7 3	47	A. F. Stoneman, Yarmouth, N.S.	
96,978	Kingsfisher.........	Ottawa...........	Barge.......	1892	Shelburne, N.S.....	100 0	23 7	10 0	107	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa, Ont.	
....	Kinghorn....	Montreal.....	do	1853	Montreal, Que......	131 0	24 8	9 1	303	Montreal Transportation Co., Montreal, Que.	
94,740	Kings County. ...	Windsor, N.S.....	Ship—3 m....	1890	Kingsport, N.S.....	255 0	45 5	25 7	2225	C. R, Burgess, Wolfville, N.S..	Classed Bureau Veritas and American Record.

72,337	Kingsport........	St. John, N.B...	do	1878	Cornwallis, N.S.....	190 0	38 0	22 3	1119	Robert Thomson, jr., St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
100,981	Kite................	Chatham, N.B....	Schr—Glt	1888	Caraquet, N.B......	36 0	12 1	5 1	11	Charles De Gruchy, Caraquet, N.B.	
103,288	Kite................	do	do	1895	Shippegan, N.B.....	34 7	12 0	4 8	10	T. Ahier, Shippegan, N.B.....	
85.669	Kitty Clyde........	Halifax	do	1858	Lunenburg, N.S.....	39 0	13 6	5 2	13	John F. Slaunwhite, Terence Bay, N.S.	
74,015	Koh-i-nor...........	Charlottetown....	do	1876	Lunenburg, N.S....	77 5	23 4	8 9	77	P. Clarkin, Charlottetown, P.E.I.	
103,285	Koh-i-nor.....	Chatham, N.B....	do	1895	Caraquet, N.B......	37 0	12 8	5 2	13	P. Rive, Caraquet, N.B.	
90,642	Komaroff...........	Yarmouth..	do	1883	Shelburne, N.S.	33 5	12 7	4 7	10	Warren Crowell, Barrington, N.S.	
92,343	Kon Oscar..........	Quebec....	do	1887	River St. François, Que.	58 0	19 8	6 2	41	Ferdinand Dufour, Les Escoumains, Que.	
97,032	L. C. Haley........	Yarmouth..	Schr—Glt	1891	Eel Brook, N.S.....	60 3	17 7	6 8	42	Nelson Boyd, Yarmouth, N.S.	
78,033	L. C. Larmd........	Chatham, Ont....	do	1875	Port Huron, Ont....	72 0	19 0	5 3	44	D. W. Crowe, Chatham, Ont..	
94,661	Tough........	Halifax...........	do	1888	Mahone Bay, N.S...	33 9	12 2	5 4	11	John Tough, Pennant, N.S....	
71,062	L. & D. Bullock....	Port Hope........	do	1874	Deseronto, Ont.....	110 0	26 3	8 5	208	Richard James *et al.*, Port Hope, Ont.	
96,833	L. E. Young........	Lunenburg.	do	1890	Lunenburg, N.S....	76 5	22 3	8 5	89	Benj. Anderson, Lunenburg, N.S.	
96,968	L. G. Crosby.......	Yarmouth..	Bgtn—Bkglt..	1890	Shelburne. N.S.....	126 0	29 0	12 4	298	George Hay Perry, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
80,928	L. H. Davies.......	Charlottetown....	Schr—Glt	1880	Wood Islands, P.E.I.	50 0	16 0	6 0	33	Robert T. Holman, Summerside, P.E.I.	
85,685	L. M. Ellis.........	Digby..	do	1883	Digby, N.S.........	55 0	18 4	5 8	35	George Lent, Freeport, N.S...	
88,383	L. M. Smith........	Windsor, N.S.....	Bktn—Bqtn..	1884	Kempt, N.S........	130 9	32 0	12 4	379	Samuel J. Smith, Cheverie, N.S.	
61,578	L. P. Churchill.....	Shelburne....	Schr—Glt	1874	Lewis Head, N.S...	84 0	24 0	9 6	113	P. J. Wilcox, Louisburg, C.B.	
97,181	L. W. Norton......	Windsor, N.S.....	Bktn—Bqtn..	1890	Horton, N.S........	139 0	33 0	15 4	464	G. B. Lockhart, New York, U.S.	Classed Bureau Veritas.
72,267	L. Edna............	St. John, N.B....	Schr—Glt	1876	St. Martin's, N.B...	74 0	24 7	6 5	68	Joshua Prescott, St. Martins, N.B.	
74,226	L'Ami du Peuple...	Montreal.....	Sloop.........	1874	St. Marcel, Que.....	86 6	22 0	6 1	77	Ignace Caron, jr., St. Aimé, Que.	
92,763	L'Audacieuse.......	Quebec.......	Schr—Glt. ...	1889	Chicoutimi, Que.....	55 8	20 0	7 5	48	Evan John Price, Quebec......	
75,595	L'Aurore...........	Montreal.....	do	1878	St. Aimé, Que.....	87 5	15 7	6 4	73	Edmond Compton, Sorel, Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
97,128	L'Ecossaise..	Quebec...........	Schr—Glt	1890	Malbay, Que........	56 6	19 1	7 6	50	Félix Gagne, Malbay, Que.....	
103,138	L'Epervier.	do	Sloop.........	1894	St. Paul's Bay, Que.	37 2	13 8	5 2	15	Didier Leclaire, St. Paul's Bay, Que.	
83,347	L'Espérance en Marie	do	Schr—Glt	1881	Petite Rivière, Que..	56 4	19 5	7 2	44	Anselme Duchaine, St. Irenèe, Que.	
90,887	L'Etoile............	Yarmouth..	do ...	1888	Tusket, N.S........	60 6	19 2	6 9	47	A. O. Porter, Tusket Wedge, N.S.	
80,673	L'Exportation	Montreal	do	1881	St. Aimé, Que.......	95 6	20 4	6 5	108	Ignace Caron, St. Aimè, Que..	
41,593	L'Hirondelle........	Quebec	do	1858	Deschambault, Que..	57 0	18 5	6 1	38	Anselme Metayer, Trois-Pistoles, Que.	
52,494	L'Hon. J. Cauchon.	do	do	1855	Quebec..............	69 4	20 3	8 8	62	Joseph Blouin, St. Jean, Island of Orleans, Que.	
55,913	L'Impératrice......	do	do	1867	Les Eboulements, Que.	51 5	18 9	7 6	40	James A. Sharp, Summerside, P.E.I.	
100,171	L'Imperial..........	Montreal	Barge........	1891	Pierreville, Que.....	140 0	27 7	11 5	338	The Canadian Forwarding and Export Co.	
77,870	L'Islet.	Quebec..........	Sloop	1878	L'Islet, Que........	49 0	16 7	4 7	23	Delphin Langlois, Isle Aux Grues, Que.	
94,871	L'Ivon......	Montreal.....	do	1889	Pierreville, Que.....	107 8	22 8	8 2	166	Prospere Laplante, Lachine, Que.	
92,558	L'Union..	do	Barge........	1888	Yamaska, Que......	132 0	26 9	11 0	303	Montreal Transportation Co., Montreal, Que.	
88,316	La Canadienne......	Quebec..........	Schr—Glt	1885	St. Luce, Que......	64 8	19 3	7 4	54	Francois Gagnon, Cap Chaffe, Que.	
33,145	La Capricieuse......	do	do	1855	Jacques-Cartier, Que.	55 2	16 2	5 9	34	Louis George Harper, Quebec..	

103,355	La Clerina	Quebec	do	1894	Green Island, Que	42 2	13 6	5 8	20	N. Levesque, Green Island, Que.	
96,838	La France	Lunenburg	do	1890	Lunenburg, N.S	76 4	22 4	8 5	89	S. W. Oxner, Lunenburg, N.S.	
72,939	La Galiotte	Quebec	do	1875	Malbaie, Que	40 8	15 0	6 6	18	A. Riverni, jun., St. Etienne de la Malbaie, Que.	
75,700	La Jeune Perdrix	do	do	1878	St. Jean, Island of Orleans.	39 5	13 0	5 6	18	Thèodore Cloutier, Moisie, Labrador.	
73,013	La Magdaleine	do	do	1874	River Magdalen, Que	56 0	18 0	6 7	41	John Ross, Quebec	
80,755	La Marina	do	do	1878	Betchouan, Que	43 3	15 5	6 0	18	Alphonse Letellier, Quebec	
100,855	La Marinire	do	do	1893	Riviére Claude, Que.	67 2	21 6	8 0	76	Joseph Rioux, Riviere Claude, Que.	
74,355	La Mode	Pictou, N.S	do	1877	Merigomish, N.S	48 7	15 1	6 2	26	John Forrestall, Auld's Cove, N.S.	
75,696	La Mouette	Quebec	do	1877	Quebec	73 5	20 8	8 5	65	Corporation of Pilots, Quebec	
66,027	La Perle	do	do	1862	Malbaie, Que	42 0	13 0	4 7	14	Richard Caron, Escoumains, Que.	
96,757	La Plata	St. John, N.B	do	1889	St. John, N.B	141 7	32 6	10 2	350	Howard D. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
71,624	La Providence	Montreal	Sloop	1875	Yamaska, Que	100 3	22 1	6 2	93	J. B. Allard, jun., Sorel, Que.	
100,329	La Rose	Yarmouth	Schr—Glt	1894	Eel Brook, N.S	38 0	13 2	4 4	13	H. Bourque, Eel Brook, N.S.	
59,892	La Sorcière	Quebec	Barge	1863	St. Jean Deschaillons, Que.	68 5	22 0	5 5	44	P. C. Levasseur, St. Jean Deschaillons, Que.	
42,435	Labrador	Gaspé	Schr—Glt	1872	Esquimaux Point, Que.	57 6	19 8	6 9	43	Alfred Letellier, Quebec	
100,192	Labrador	Victoria	do	1891	Vancouver, B.C	50 8	16 0	7 6	25	Henry Wilson, Victoria, B.C.	
75,597	Lac St. Pierre	Montreal	Sloop	1879	St. Thomas, Que	91 0	22 7	6 4	89	Agapit Daneau, St. Thomas, Que.	
80,651	Lac Superior	do	do	1879	St. Thomas, P.Q	98 0	22 8	6 9	105	A. Page, Berthier, Que	
92,291	Lackawanna	Ottawa	Barge	1884	Champlain, Que	106 0	22 7	7 0	154	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
94,862	Laconia	Parrsboro'	Schr—Glt	1890	Port Greville, N.S.	149 3	37 2	12 8	486	John Card, Kempt, N.S.	Classed Bureau Veritas.
77,766	Laconic	Shelburne	do	1880	McNutt's Island, N.S.	39 5	14 3	5 8	15	John Welsh, Deer Island, N.B.	
38,183	Ladd & Hall	Yarmouth	do	1861	Clare, N.S	37 0	12 2	5 0	11	F. Cann, Yarmouth, N.S	
88,685	Ladora	St. John, N.B	do	1885	St. Martin's, N.B	34 7	13 8	4 8	12	Simeon Baker, Margaretville, N.S.	
....	Lady	Halifax	do	1852	New Dublin, N.S	34 0	10 0	4 8	12	Geo. Wooten, Ferguson's Cove, N.S.	
100,383	Lady Aberdeen	Sydney	do	1894	St. Anne, C.B	79 0	22 7	8 0	88	Murdock McLeod, Halifax, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft, 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
103,059	Lady Bourque	Yarmouth	Schr—Glt	1886	Tusket, N.S	38 5	13 2	4 0	11	M. Bourke, Tusket, N.S	
42,729	Lady Burton	Quebec	do	1847	Malbaie, Que	50 8	14 4	6 8	27	Athanase Langlois, St. Luce, Que.	
35,257	Lady Elthea	St. John, N.B	do	1857	Hopewell Cape, Albert, Co., N.B.	41 2	12 5	5 3	21	Wm. Pye, Hopewell, Albert Co., N.B.	
37,509	Lady Farewell	Halifax	do	1842	La Have, N.S	39 4	12 6	6 2	19	Richard Gorham, Halifax, N.S.	
72,072	Lady Fougère	Arichat	do	1883	River Bourgeois, C.B.	40 7	13 7	5 4	15	Docity Fougère, River Bourgeois, C.B.	
75,889	Lady Franklyn	Charlottetown	do	1881	Tatamagouche, N.S.	72 4	21 8	8 0	77	Murdock McLean, North Wiltshire, P.E.I.	
37,602	Lady Mary	Lunenburg	do	1857	Lunenburg, N.S	36 2	12 1	5 1	14	T. Reynolds, Port Latour, N.S.	
103,089	Lady Maud	Chatham, N.B	do	1888	Caraquet, N.B	35 0	12 5	5 0	11	P. Rive, Caraquet, N.B	
90,629	Lady May	Charlottetown	do	1885	Cardigan, P.E.I	45 3	13 8	4 2	16	F. J. G. McDougall, Belle Creek, P.E.I.	
96,784	Lady May	Halifax	do	1890	Chezetcook, N.S	45 3	16 6	6 4	25	Prosper A. Gracia, Rose Blanche, Newfoundland.	
37,570	Lady Paget	Lunenburg	do	1852	La Have, N.S	55 0	14 0	6 7	32	R. Vienot, Mahone Bay, N.S.	
33,832	Lady Sale	Halifax	do	1844	Guysboro', N.S	60 3	15 8	8 6	60	E. J. Cunningham, Guysboro', N.S.	
36,040	Lady Sale	do	do	1856	Torbay, N.S	40 4	13 5	5 8	13	D. Boudrot, Torbay, N.S	
36,495	Lady Speedwell	do	do	1860	Young's Island, N.S.	66 0	19 9	8 0	56	Henry A. Rhynard, Liverpool, N.S.	

72,994	Lady Standly	Toronto	Sloop	1872	Cobourg, Ont	42 0	13 7	3 6	17	Abram Orpen, Toronto, Ont	
34,879	Lady of the Forest	Halifax	Schr—Glt	1848	Barrington, N.S	33 9	12 5	6 5	21	J. B. Lawrence, Barrington, N.S.	
38,516	Lady of the Lake	Arichat	do	1872	Bras d'Or Lake, C.B.	49 4	17 2	7 0	25	Peter Landry, St. Peters, C.B.	
69,105	Lady of the Lake	Halifax	do	1873	Porter's Lake, N.S.	42 1	15 7	6 0	20	Richard Christian, Prospect, N.S.	
88,417	Lady of the Lake	St. John, N.B	Wdbt—Bàb	1883	Canning, Queen's Co., N.B.	58 9	20 8	5 8	41	Edward M. Wilson, Cambridge, Queen's Co., N.B	
38,674	Lady of the Lake	Sydney	Schr—Glt	1867	Co. Richmond, C.B.	71 6	22 5	8 8	85	George Boyle, Salmon River, N.S.	
73,089	Lafrenière et St. Onge	Montreal	Sloop	1875	Yamaska, Que	103 2	22 5	8 0	131	Jas. Williamson, Ottawa, Ont.	
96,881	Lake St. Louis, No. 1	Ottawa	F.L	....		58 2	16 8	7 8	63	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa.	
96,882	Lake St. Louis, No. 2	do	do	....		58 2	16 8	7 9	64	do do	
96,883	Lake St. Louis, No. 3	do	do	....		58 2	16 8	7 6	66	do do	
96,884	Lake St. Peter, No. 1	do	do	....		56 4	15 6	7 2	46	do do	
96,885	Lake St. Peter, No. 2	do	do	....		56 4	15 6	7 2	46	do do	
96,886	Lake St. Peter, No. 3	do	do	....		56 4	15 6	7 2	46	do do	
37,233	Laleah	Digby	Schr—Glt	1855	Hillsburgh, N.S.	83 3	22 8	9 0	109	John Graham, Hillsburgh, N.S.	
49,500	Laleah	do	do	1866	Westport, N.S	52 6	15 3	6 7	32	E. T. Bowers, Westport, N.S.	
38,914	Laleah	Halifax	do	1851	Wilmot, N.S.	49 8	15 7	6 9	29	J. McConnell, Indian Harbour, N.S.	
74,233	Laliberté	Quebec	Sloop	1875	St. Jean Deschaillons, Que.	110 0	24 0	8 0	135	Charles Pageau, Quebec	
59,134	Lampedo	St. John, N.B	Wdbt—Bàb	1864	Cambridge, Queen's Co., N.B.	76 0	25 0	6 4	71	Chas. H. Gorham, Greenwich, N.B.	
71,603	Lancaster	Montreal	Barge	1873	Lancaster, Que	125 1	22 8	9 5	219	Montreal Transportation Co.	
77,807	Lancefield	Moncton	Bk—Bq	1881	Moncton, N.B.	179 0	36 5	21 5	947	Wm. Thomson & Co., Ltd., St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
88,399	Landskrona	Windsor, N.S.	do	1886	Gardner's Creek, N.B	206 8	39 7	23 5	1330	Bennett Smith & Sons, Windsor, N.S.	do
96,918	Lapwing	Kingston	Schr—Glt	1872	Garden Island, Ont.	175 7	31 2	12 1	516	Kingston & Montreal Forwarding Co., Kingston, Ont.	
38,178	Lapwing	Yarmouth	do	1861	Yarmouth, N.S.	45 0	13 2	5 0	11	Thomas Cann, Yarmouth, N.S.	
37,322	Lark	Digby	do	1838	Westport, N.S.	33 0	11 0	5 0	8	Geo. Matthews, Deer Island, N.B.	
90,438	Lark	Barrington	Sloop	1892	Barrington, N.S	33 7	12 2	6 3	13	Samuel S. Atwood, Barrington, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
36,147	Lark	Halifax	Schr—Glt	1847	La Have, N.S	48 9	14 3	7 0	37	Cornelius Fader, Chester Basin, N.S.	
37,590	Lark	do	do	1856	do	41 4	13 4	5 8	20	Robert Dooks, Jeddore, N.S.	
33,247	Lark	Shelburne	do	1852	do	66 8	19 2	8 2	55	Allan McPherson, Cape North, C.B.	
38,125	Lark	Yarmouth	do	1860	Meteghan, N.S.	38 4	12 0	5 5	11	F. Goddet, Yarmouth, N.S.	
....	Lark	Montreal	Barge	1871	Kingston, Ont	136 1	27 5	9 4	303	Kingston and Montreal Forwarding Co.	
100,138	Lark	Winnipeg	do	1893	St. Boniface, Man.	100 0	14 5	4 0	39	Annie Paterson, wife of Francis P., Kingston, Ont.	
103,003	Lark	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1892	Shippegan, N.B.	34 0	12 5	4 5	10	Thomas Ahier, Shippegan, N.B.	
78,982	Larnica	Windsor, N.S.	Ship—3m	1878	Gardner's Creek, N.B	209 1	39 4	24 0	1403	Bennett Smith & Sons, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
103,232	Lassie	Montreal	Sloop	1894	Roslyn, U.S	20 4	6 2	1 1	1	H. M. Molson, Montreal	
64,031	Latona	Digby	Schr—Glt	1847	United States	62 4	17 8	7 0	50	M. LeBlanc, Clare, N.S.	
90,854	Latona	Lunenburg	do	1886	Lunenburg, N.S	79 9	24 0	9 4	107	L. Anderson & Co., Lunenburg, N.S.	
41,911	Latour	Halifax	do	1858	Barrington, N.S	68 9	21 4	8 8	65	Peter Kerr, Cape North, C.B.	
61,837	Laughing Water	Yarmouth	do	1871	Port Mouton, N.S	51 7	18 6	6 8	31	J. Goodwin, Yarmouth, N.S.	
100,335	Launberga	Maitland	Bk—Bq	1893	Maitland, N.S.	203 3	39 1	23 0	1215	F. McDougall, Sackville, N.B.	Classed Bureau Veritas.

51,782	Laura	Halifax	Schr—Glt	....	United States	65 6	19 3	7 2	52	G. W. Blaikie, Great Village, N.S.
88,473	Laura	Winnipeg	Barge	1880	Icelander's River, Man.	66 0	14 9	4 5	35	The Lake Winnipeg Transportation, Trading and Lumber Co., Winnipeg, Man.
96,956	Laura	St. John, N.B	Wdbt—Bàb	1890	Chipman, N.B	59 0	23 0	5 0	40	Geo. H. King and Wm. E. Nobles, St. John, N.B
96,772	Laura	Port Hawkesbury	Schr—Glt	1894	Margaree, C.B	52 0	17 2	6 7	27	John C. Munro, Margaree, C.B.
103,312	Laura	do	do	1895	Cheticamp, C.B	42 5	13 0	4 9	13	John Doucet, Cheticamp, C.B.
103,316	Laura	do	do	1894	Cheticamp, C.B	33 8	10 9	5 1	10	Ubald Bourgeois, Eastern Harbour, N.S.
103,333	Laura	Montreal	Barge	1895	Yamaska, Que	141 7	29 4	11 2	339	Adolphe Lomer, Montreal
80,980	Laura B	Sydney	Schr—Glt	1883	St. Anne, C.B	74 2	23 6	8 7	90	Solomon Bonnell, Petites, Nfld.
71,329	Laura C	Amherst	do	1877	Tidnish, N.S	51 0	17 3	6 0	31	Jacob Pollard, Port Elgin, N.B.
94,788	Laura C. Zwicker	Lunenburg	do	1889	Mahone Bay, N.S	71 3	23 5	9 2	85	Abraham Ernst, Mahone Bay, N.S.
61,615	Laura Cox	Guysboro'	do	1875	Country Harbour, N.S.	58 7	20 5	7 1	49	S. Sweet, Isaac's Harbour, N.S.
88,565	Laura D	Kingston	Sloop	1884	Kingston, Ont.	64 6	16 7	5 0	36	Chauncy Daryan, Simcoe Island, Ont.
100,244	Laura D	Halifax	Schr—Glt	1894	Sheet Harbour, N.S.	59 8	18 3	7 0	47	Thomas J. Crockett, Halifax, N.S.
74,054	Laura E. Douglas	Barrington	do	1876	Port Clyde, N.S	58 8	18 8	7 1	39	Wm. Carey, New Campbellton, N.S.
59,394	Laura Etta	St. Andrews	do	1871	West Isles, N.B	49 0	15 8	6 7	23	John M. Foster, fishermen, Grand Manan, N.B.
72,239	Laura H	St. John, N.B	do	1875	Kingston, King's Co., N.B.	58 4	20 0	5 9	37	Burns and Adams, Bathurst, N.B.
90,888	Laura J	Yarmouth	do	1888	Tusket Wedge, N.S.	69 0	20 4	7 1	53	Charles M. Boudreau, Tusket Wedge, N.S.
96,832	Laura M. Knock	Lunenburg	do	1890	Lunenburg, N.S	74 7	23 5	9 1	87	David Smith, Lunenburg, N.S.
69,184	Laura May	do	do	1873	La Have, N.S	61 0	19 0	7 6	45	Joseph Benning, St. Pierre Miquelon.
96,797	Laura Phœbe	Halifax	do	1890	Musquodoboit, N.S.	41 5	14 6	6 0	18	John Kent, Musquodoboit, N.S.
88,455	Laura Victoria	Arichat	do	1888	St. Peters, C.B	58 4	17 7	7 1	39	John Manger, Cape La Ronde, C.B.
77,883	Lauréat	Quebec	do	1878	La Petite Rivière, St. François-Xavier, Que.	50 3	16 8	5 0	23	Abel Simard, La Petite Rivière, St. François-Xavier, Que.
80,655	Lauréat	do	do	1879	Cap Santé, Que	57 6	5 2	6 4	39	Malcolm Hovington, Bon Desir, Que.
42,745	Laurel	do	do	1853	Cape Canso, N.S	66 0	21 0	7 2	53	John Holliday, Quebec

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABETIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
97,066	Laurel	Charlottetown	Schr—Glt	1892	New Glasgow, P.E.I.	72 8	22 0	7 7	76	James Laird, New Glasgow, P.E.I.	
69,169	Laurence	Sydney	do	1875	Bras d'Or, C.B.	35 7	12 9	5 3	12	James Moore, Bras d'Or, C.B.	
100,451	Laurentides	Quebec	do	1890	Quebec	65 0	21 6	6 0	55	François Bouchard, Quebec	
103,035	Laval	Ottawa	Dredge	1893	Ottawa, Ont.	152 6	31 0	12 6	296	The Minister of Public Works. Ottawa.	
51,734	Lavinia	St. Andrews	Schr—Glt	1860	West Isles, N.B.	37 0	15 0	5 1	13	Luther Matthews, St. George, N.B.	
94,780	Lawrence	Lunenburg	do	1888	Lunenburg, N.S.	76 4	23 5	9 2	87	Abraham Ernst, Mahone Bay, N.S.	
69,378	Lawrence	Canso	do	1875	Gaspé, Que.	66 9	20 4	8 6	65	E. C. Whitman, Canso, N.S.	
53,880	Le Hasard	Quebec	do	1866	St. Luce, Que.	38 0	13 0	6 2	16	Bernard Desgagner, St. Luce, Que.	
103,362	Le Marcel	do	Sloop	1895	Les Eboulements, Que.	33 4	11 9	4 2	13	B. Bergeron, Les Eboulements, Que.	
100,456	Le Marquis de Lorne	do	do	1880	Tadousac, Que.	38 0	14 6	4 9	17	Ferdinand Dufour, Tadousac, Que.	
92,333	Le Pelican	do	Schr—Glt	1886	Chateau Richer, Que	63 8	22 0	6 2	48	Edouard Bouchard, Quebec	
85,452	Le Petrel	do	Sloop	1882	Quebec	42 5	16 0	4 0	18	Simon Peters, Quebec	
103,360	Le Point du Jour	do	Barge	1895	St. Thomas, Pierreville, Que.	102 6	22 6	6 6	123	Ignace Caron, St. Michel, Que.	
36,342	Leader	Halifax	Schr—Glt	1861	Antigonish, N.S.	50 7	16 7	6 8	30	Adam Kirk, Antigonish, N.S.	

37,265	Leader	Yarmonth	do	1847	Petit Passage, N.S.	44 0	12 0	6 0	21	A. Coggins, Westport, N.S.	
94,947	Leader	Shelburne	do	1889	Shelburne, N.S.	88 0	24 0	10 6	128	George A. Cox, Shelburne, N.S.	Classed American Record.
103,418	Leader	Lunenburg	do	1895	Lunenburg, N.S.	84 4	23 9	9 1	97	A. Knickle, Lunenburg, N.S.	
69,086	Leading Breeze	Halifax	do	....	Not known	39 0	13 2	.....	17	E. G. Stayner, Halifax, N.S.	
74,099	Leading Breeze	do	do	1877	Spry Harbour, N.S.	35 2	14 5	5 6	15	D. F. Covey, Haggart's Cove, N.S.	
37,825	Leading Breeze	Yarmouth	do	1866	Clare, N.S.	38 4	12 8	5 2	12	F. Killam, Yarmouth, N.S.	
37,551	Leading Star	Halifax	do	1854	Lunenburg, N.S.	56 3	17 8	7 4	38	Maxime Joyce, Descousse, C.B.	
100,077	Leah D.	St. John, N.B.	do	1891	Waterborough, N.B.	64 9	23 6	5 5	48	Eben Slocumb, Waterborough, N.B.	
35,949	Leander	Halifax	do	1843	Lunenburg, N.S.	46 2	15 4	6 4	19	Asa Megray, Barrington, N.S.	
41,579	Léandre	Quebec	Bgtn—Bkglt	1858	Cap St. Ignace, Que.	82 0	22 2	10 4	117	Léandre Méthot, Cap St. Ignace, Que.	
74,206	Leda	Montreal	Sloop	1873	Sorel, Que.	104 6	21 0	7 2	121	P. Croteau, Lotbinière, Que.	
92,769	Leda	Quebec	Barge—Chd	1890	Yamaska, Que.	105 0	22 1	8 2	148	Arséne B. Champagne, Lanoraie, Que.	
73,022	Lédée Adèle	Amherst, M.I.	Schr—Glt	1877	Point Basse, Que.	65 3	20 7	7 6	50	Nazaire Jomphe, House Harbour, Magdalen Islands.	
100,296	Leigh J.	Chatham, N.B.	do	1892	Chatham, N.B.	52 0	17 3	6 8	34	Wm. S. Loggie, Chatham, N.B.	
96,763	Lelia Linwood	Port Hawkesbury.	do	1870	Salisbury, Moss	75 5	21 5	7 9	67	Wm. H. Paint, Port Hawkesbury, N.S.	
85,996	Lena	St. John, N.B.	do	1882	Carleton, N.B.	33 0	12 0	4 7	8	John Shannon, Musquash, N.B.	
100,320	Lena	Barrington	do	1892	Pubnico, N.S.	40 0	13 2	5 5	13	Lovitt, Nickerson, Cape Island, N.S.	
100,876	Lena Maud	St. John, N.B.	do	1893	Whitehead, N.B.	78 4	27 2	7 0	98	W. J. Giggey, Kingston, N.B.	
80,881	Lena May	St. Andrews	do	1880	St. Croix, Charlotte Co., N.B.	38 4	15 4	6 5	18	Amos H. Outhouse, Tiverton, Digby Co., N.S.	
83,269	Lena Pickup	Annapolis	do	1890	Granville, N.S	130 0	30 7	12 3	292	S. W. W. Pickup, Granville, N.S.	Classed American Record.
75,713	Lennie Burrill	Yarmouth	do	1877	Little Brook, N.S.	198 5	38 7	23 7	1328	Wm. Burrill, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
72,070	Lennox	Arichat	do	1883	Descouse, C.B.	60 9	19 5	7 4	46	David Gruchy, Descouse, C.B.	
90,729	Lenore	Halifax	Sloop	1887	Truro, N.S.	30 2	7 6	4 2	4	Henry C. McLeod, Halifax, N.S.	
85,342	Leo	Lunenburg	Bgtn—Bkglt.	1882	Mahone Bay, N.S.	97 2	24 6	10 8	165	James Eisenhauer & Co., Lunenburg, N.S.	
100,075	Leo	St. John, N.B	Schr—Glt	1891	Waterborough, N.B.	80 2	26 5	6 9	93	G. F. Sypher, Canning, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiler canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
100,951	Leo	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1893	Caraquet, N.B.	37 5	12 4	5 2	13	H. Lanteigne, Caraquet, N.B.	
77,868	Léodore	Quebec	do	1878	Natashquan, Que.	56 5	18 5	7 3	39	Alphonse Letellier, Quebec	
61,906	Leona	Liverpool	do	1869	Liverpool, N.S.	52 0	16 5	6 1	26	A. Harrington, Liverpool, N.S.	
59,399	Leona	St. Andrews	do	1860	Waldsboro', Maine, U.S.	33 0	12 0	6 0	12	John A. Wentworth, St. George, N.B.	
94,874	Leona	Montreal	Sloop	1888	Pierreville, Que	107 6	22 8	7 3	144	Joseph Forcier, St. François, Quebec.	
100,106	Leonard B.	Parrsboro'	Schr—Glt	1891	Port Greville, N.S.	88 8	25 9	7 8	121	J. G. Walters, River Hebert, N.S.	Classed American Record.
80,822	Leone	Lunenburg	do	1880	Lunenburg, N.S.	73 4	22 2	8 5	79	Robt. H. Cann, Louisburg, C.B.	
40,388	Leonede	Victoria	Sloop	....	New York, U.S.	34 2	12 1	3 1	14	P. Madden, San Juan. B.C.	
36,628	Leonide	Quebec	Schr—Glt	1855	Erie, U.S.	45 0	13 4	4 5	18	Xavier Roy, dit Desjardins, Kamouraska, Que.	
59,964	Léonie	do	Bk—Bq	1870	Quebec	127 0	29 0	12 7	459	Narcisse Rosa, Quebec	
83,341	Leonille	do	Schr—Glt	1881	Mille Vaches, Que.	38 0	13 1	4 6	13	Edmond Tremblay, Portneuf, Que.	
72,098	Leonora	Chatham, N.B.	do	1876	Richibucto, N.B.	56 8	18 3	6 9	36	George Watt, Chatham, N.B.	do
88,449	Leonora	Halifax	do	1884	Salmon River, N.S.	51 7	16 2	7 2	32	Robert T. Holman, Summerside, P.E.I.	
57,719	Leopard	do	do	1867	La Have, N.S.	49 0	17 5	6 8	31	Stephen Vatcher, Burgeo, Nfld.	

96,827	Leopold	Lunenburg	do	1890	Lunenburg, N.S.	79 6	24 0	9 3	93	David Smith, Lunenburg, N.S.	
100,177	Léopold	Montreal	Sloop	1891	St. François, P.Q.	107 5	22 2	7 3	144	P. Desmarais, St. François, P.Q.	
83,251	Lerose	Weymouth	Schr—Glt	1881	Granville, N.S.	76 0	21 9	8 0	86	Dennis J. Melanson, Port Gilbert, N.S.	
100,459	Les Ecureuils	Quebec	do	1892	Les Ecureuils, Que.	65 2	18 6	6 9	57	Edouard Fiset, Les Ecureuils, Que.	
50,789	Let Her Rip	Halifax	do	1865	Gegoggins, N.S.	41 0	13 3	6 0	15	Isaac Willet, Wine Harbour, N.S.	
59,388	Letitia	St. Andrews	do	1877	West Isles, N.B.	30 9	13 5	5 6	10	H. C. Guptill, Grand Manan, N.B.	
90,790	Letitia	Victoria	do	1864	Unknown	46 2	16 0	6 0	28	P. Quatchqum	
83,474	Letter B	St. Andrews	do	1875	Brier Island, N.B.	29 0	12 1	5 6	12	Sophia Cook, St. George, N.B.	
59,663	Lettie	Charlottetown	do	1866	Cascumpec, P.E.I.	71 4	21 6	7 0	57	D. H. Macgowan, Charlottetown, P.E.I.	
72,093	Lettie Dame	Chatham, N.B.	do	1876	P. E. Island	30 5	12 1	4 0	11	Wm. W. Heirlihy, Lot. 1, P.E.I.	
90,429	Lettie May	Barrington	do	1887	Shag Harbour, N.S.	37 8	12 0	4 5	10	J. E. Smith, Bear Point, N.S.	
36,073	Leveret	Halifax	do	1851	Port Medway, N.S.	41 7	13 2	6 5	17	William Abrill, Pope's Harbour, N.S.	
85,362	Levi Crannell	Ottawa	Barge	1884	Hull, Que	111 0	22 8	7 2	157	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
37,363	Levi Hart	Halifax	Schr—Glt	1872	Guysboro', N.S.	60 3	17 1	7 8	54	Wm. Dooks, Jeddore, N.S.	
88,670	Levinia	Chatham, N.B.	do	1886	Tignish, P.E.I.	40 0	13 9	5 2	18	John McCarthy, Tignish, P.E.I.	
85,450	Levuka	Windsor, N.S.	Bk—Bg	1884	St. John, N.B.	199 0	39 7	24 3	1351	Bennett Smith & Sons, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
100,519	Levuka	Parrsboro'	Schr—Glt	1893	Port Greville, N.S.	69 0	24 5	7 1	76	Fred. Roberts, Parrsboro', N.S.	
103,018	Lewanika	do	do	1894	Port Greville, N.S.	128 0	32 3	11 2	298	H. Elderkin & Co., Port Greville, N.S.	Classed American Record.
92,396	Lia	Kingston	Sloop	1888	Kingston, Ont.	52 0	16 4	4 3	21	James Eccles, Belleville, Ont.	
88,517	Libbie	Sydney	Schr—Glt	1886	St. Anne, C.B.	38 0	14 6	5 9	14	Ronald Gillis, Victoria, B.C.	
94,639	Libbie	Shelburne'	do	1889	Shelburne, N.S.	81 0	21 9	9 2	93	Charles Hackett, Victoria, B.C.	
77,848	Libbie T.	Halifax	do	1880	Economy, N.S.	65 0	19 7	8 0	68	Robert Lewis, Economy, N.S.	
85,301	Liberal	Montreal	Sloop	1883	St. Ours, Que.	107 0	22 8	10 9	186	T. Marchesault, St. Ours, Que.	
....	Libérateur	do	Barge	1871	Yamaska, Que.	103 8	22 4	8 1	156	L. Delisle, Valleyfield, Que.	
88,421	Lida Gretta	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1884	Newcastle, N.B.	71 8	25 0	6 5	68	Alfred Ells, St. John, N.B.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
75,875	Lida & Lizzie......	Halifax..........	Schr—Glt	1865	Booth Bay, U.S....	71 8	21 4	7 4	56	Alexander Glawson, Pleasant Harbour, N.S.	
42,207	Life Boat	Arichat..........	do	1862	Port Medway, N.S..	63 5	20 0	7 6	48	Peter Blancpied, Arichat, N.S.	
62,082	Life Boat	Digby...........	do	1861	St. Mary's Bay, N.S.	73 1	22 3	9 6	99	Wm. M. Warner, Plympton, N.S.	
74,052	Light Foot.........	Barrington	do	1854	Essex, U.S...	67 0	19 0	7 2	56	W. Hanley, Ingonish, N.S....	
64,973	Lightning	Quebec	Barge	1871	Quebec............	109 0	21 5	7 7	154	Hon. Thomas McGreevy, M.P., Quebec.	
42,684	Lightning	St. John, N.B	Schr—Glt ...	1862	St. John, N.B......	69 3	18 4	7 4	38	John Sproul, St. John, N.B..	
46,666	Lilla Dale.........	Digby.......	do	1864	Tiverton, N.S......	37 0	13 9	5 3	14	Stephen Taylor, Granville, N.S.	
61,528	Lillian	Guysboro'........	do	1871	Mahone Bay, N.S...	60 0	19 7	7 4	41	Levi Hart, Halifax, N.S.......	
42,387	Lillian	Halifax..........	Bk—Bq	1863	Truro, N.S..........	138 0	29 8	16 0	439	C. A. DeWolfe, Halifax, N.S..	
85,658	Lillian	do	Schr—Glt ...	1883	Mahone Bay, N.S...	39 8	14 5	5 8	14	Rosanna Neville, Halifax, N.S.	
80,954	Lillian	Picton, Ont.......	do	1859	Henderson, U.S....	55 0	11 6	4 8	19	Frank Neish, Port Credit, Ont.	
88,273	Lillian E..........	St. Andrews	do	1884	St. George, N.B....	31 2	11 8	5 9	13	Andrew McGee, St. George, N.B.	
99,432	Lillian L. Robbins..	Yarmouth	Ship—3 m....	1892	Greenock, G.B.....	257 0	39 0	22 7	1699	Robert K. Kelley, Liverpool, G.B.	Classed English Lloyds.
88,626	Lillie..............	Windsor, Ont.....	Scow—Chd...	1884	Pike Creek, Ont....	70 8	19 3	4 6	46	Remi Dauphenist, Rochester ..	

103,315	Lillie	Port Hawkesbury	Schr—Glt	1895	Cheticamp, C.B.	35 2	12 0	5 5	12	Fidel Chiasson, Eastern Harbour, N.S.	
100,338	Lillie	Maitland	do	1894	Maitland, N.S.	130 9	31 5	11 7	311	M. J. Davis, Clifton, N.S.	Classed American Record.
80,077	Lillie Belle	St. John, N.B	do	1881	Kingston, N.B	79 0	26 6	7 4	89	George W. Erb, St. John, N.B.	
80,064	Lillie G	do	do	1881	Canning, N.B	76 4	26 3	6 9	78	Haliburton H. Hoar, Waterside, Albert Co., N.B.	
61,388	Lilly	Chatham, N.B	do	1871	P. E. Island	34 0	11 7	4 7	11	Wm. Larkin, Tignish, P.E.I	
103,217	Lilly	Ottawa	Scow—Chd	1890	Buckingham, Que	49 0	10 2	2 5	7	George Bothwell, Buckingham, Que.	
103,075	Lilly Belle	Chatham, N.B	Schr—Glt	1894	Shippegan, N.B	38 5	13 9	5 8	14	W. S. Loggie, Chatham, N.B	
96,790	Lilly C	Halifax	do	1888	Sambro, N.S	35 2	11 8	6 5	12	W. McC. Boak, Halifax, N.S	
51,961	Lilly Dale	Yarmouth	do	1865	Beaver River, N.S	38 0	12 8	5 0	11	J. Peters, Westport, N.S	
64,043	Lily	Digby	do	1852	Westport, N.S	42 6	12 9	6 0	19	Wm. Smith, Westport, N.S	
42,089	Lily	St. Andrews	do	1862	Hillsboro', N.S	34 0	10 5	5 6	10	Francis Campbell, Dipper Harbour, N.B.	
....	Lily	Halifax	do	1846	Barrington, N.S	41 1	10 8	5 0	13	A. L. Swim, Barrington, N.S	
36,204	Lily	do	do	1858	Chezetcook, N.S	38 8	13 2	5 6	12	Jno. Smith, Chezetcook, N.S	
57,691	Lily	do	do	1868	Jeddore, N.S.	44 0	15 9	5 5	20	Thos. G. Martin, Halifax, N.S.	
38,510	Lily	Pictou, N.S.	do	1851	L'Ardoise, N.S	55 8	15 2	6 1	23	George Rivers, Pictou, N.S	
61,488	Lily	Windsor, N.S.	Bgtn—Bkglt	1871	Hantsport, Hants Co., N.S.	136 5	28 5	12 5	368	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	
103,280	Lily	Chatham, N.B	Schr—Glt	1894	Caraquet, N.B	35 0	12 0	6 0	11	P. Fiott, Caraquet, N.B	
74,391	Lily Macfarlane	Toronto	Scow—Chd	1872	Port Credit, Ont	44 5	12 0	3 5	14	Lionel York, Toronto, Ont	
80,915	Lilybank	Charlottetown	Schr—Git	1880	Montague River, P.E.I.	38 8	13 5	5 1	16	Angus Blue, Wood Islands, P. E. Island.	
80,624	Lima	Yarmouth	do	1881	Eel Brook, N.S	40 0	12 6	4 7	12	E. Bourque, Eel Brook, N.S	
....	Lina	Montreal	Barge	1869	Sorel, Que	98 0	22 5	6 9	108	Ant. Lavallée, Sorel, Que	
73,957	Lincoln	St. Catharines	do	1876	Merriton, Ont	107 0	25 0	6 9	142	Thos. Conlon, Thorold, Ont	
83,472	Lindon	St. Andrews	Schr—Glt	1881	St. George, N.B	29 0	11 5	6 0	12	Benjamin Parker, West Isles, N.B.	
88,407	Linnet	Digby	do	1881	Liverpool, N.S	38 5	13 3	5 7	15	John M. Haines, Freeport, N.S.	
....	Linnet	Kingston	Sloop	1869	Bass Point, Ont	66 7	14 7	3 4	20	G. A. Harris, Ottawa, Ont	

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du Navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longeur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
41,955	Linnet	Quebec	Barge	1859	Quebec	136 0	28 0	9 8	289	John Carruthers, Kingston, Ont	
100,540	Linnie & Edna	Digby	Schr—Glt	1894	Tiverton, N.S.	52 2	17 6	6 5	30	Freeman Small, Tiverton, N.S.	
90,473	Linwood	Maitland	Bk—Bq	1887	Maitland, N.S.	201 6	38 6	23 0	1196	Alex. Roy, Maitland, N.S.	Classed Bureau Veritas.
55,644	Lion	Amherst, M.I	Schr—Glt	1873	House Harbour, Gaspé Co., Que.	58 0	19 3	7 6	42	V. Richard, Magdalen Islands, Que.	
57,258	Lion	Lunenburg	do	1867	Mahone Bay, N.S.	61 5	19 3	7 6	40	John W. Kennedy, Barrington, N.S.	
....	Lion	Montreal	Barge	1863	Montreal	107 1	22 1	9 6	203	Montreal Transportation Co.	
103,292	Lion	New Westminster.	Scow—Chd	1894	New Westminster, B.C.	85 0	28 5	5 5	124	A. Ewen, New Westminster, B.C.	
83,150	Lisgar	St. Catharines	Schr—Glt	1872	Port Dalhousie, Ont.	138 6	23 7	11 7	323	James Matthews, Toronto, Ont.	
80,598	Lithophone	Toronto	do	1881	Bronté, Ont	55 0	15 6	3 5	14	Walter C. Hare, Port Credit, Ont.	
83,464	Little Annie	Digby	do	1868	Essex, U.S.	44 3	15 3	5 0	19	H. C. Guptell, Digby, N.S.	
75,605	Little Annie	Halifax	do	1878	Port Gilbert, N.S.	47 0	16 7	6 4	27	Matthew Lynch, sen., Ferguson's Cove, N.S.	
75,851	Little Annie	Weymouth	do	1877	Clare, N.S.	38 8	14 3	5 3	16	Dennis Sullivan, Meteghan, N.S.	
100,817	Little Dorrit	Barrington	do	1894	Shelburne, N.S	76 0	19 4	8 6	64	A. N. Smith, Barrington, N.S.	
94,822	Little Eddie	Weymouth	do	1889	Church Point, N.S.	28 6	11 2	4 8	7	Phillippe Gaudet, Church Point, N.S.	

103,318	Little Heir	Port Hawkesbury	do	1895	Cheticamp, C.B.	41 8	13 3	5 9	19	John Chiasson, Eastern Harbour, N.S.	
88,261	Little Joe	Yarmouth	do	1883	St. John, N.B	46 9	15 0	5 9	17	Harvey Goodwin, Pubnico, N.S.	
59,395	Little Minnie	St. Andrews	do	1872	Lubec, Maine, U.S.	36 0	14 4	4 9	14	Joseph McGee, St. George, N.B.	
59,321	Little Nell	do	do	1858	Gloucester, U.S.	46 5	15 2	5 7	21	Albert Ingersoll, Grand Manan, N.B.	
36,341	Lively	Halifax	do	1813	Lunenburg, N.S	43 4	14 1	5 9	16	Jas. A. Moren, Halifax, N.S	
42,413	Lively	Pugwash	do	1863	River John, N.S.	40 0	15 7	6 0	23	Hon. Alex. McFarlane, Wallace, N.S.	
37,926	Lively	Yarmouth	do	1854	Yarmouth, N.S.	43 7	13 7	7 3	34	C. Brown, Yarmouth, N.S	
75,759	Lively	do	do	1879	Meteghan, N.S	34 2	11 0	4 0	9	S. Teed, Westport, N.S.	
61,520	Lizzie	Barrington	do	1870	Ragged Islands, N.S.	55 0	17 0	7 0	25	Daniel Nickerson, Cape Island, N.S.	
100,563	Lizzie	Sydney	Barge	1894	Mahone Bay, N.S.	120 7	25 8	12 9	245	Dominion Coal Co., Ltd., Glace Bay, C.B.	Classed Bureau Veritas.
69,964	Lizzie A	Port Hawkesbury	Schr—Glt	1877	Strait of Canso, N.S.	44 0	16 0	5 9	20	John F. Reeves, Port Mulgrave, N.S.	
72,282	Lizzie A	St. John, N.B	Wdbt—Bàb	1876	Canning, Queen's Co., N.B.	57 6	20 6	5 7	35	J. D. Hatfield, Kars, N.B.	
64,552	Lizzie B	do	do	1870	Westfield, King's Co., N.B.	76 5	27 5	7 0	81	Wm. H. Belyea, Greenwich, King's Co., N.B.	
100,892	Lizzie Blanche	Weymouth	Schr—Glt	1895	Belliveau's Cove, N.S	44 8	15 7	6 2	21	John Theriau, Mink Cove, Digby Co., N.S.	
71,012	Lizzie Burrill	Yarmouth	Ship—3 m	1875	Little Brook, N.S.	190 0	37 4	22 2	1185	Wm. Burrill, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
79,979	Lizzie C	Charlottetown	Schr—Glt	1878	St. Martin's, N.B.	75 0	22 4	7 9	79	Jones Anderson, Charlottetown, P.E.I.	
72,172	Lizzie Curry	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1875	Horton, N.S.	144 0	31 0	16 0	497	J. B. North, Hantsport, Hants Co., N.S.	do
88,664	Lizzie D	Chatham. N.B	Schr—Glt	1885	Tracadie, N. B.	40 7	14 4	6 6	17	James Davidson, Tracadie, N.B.	
100,972	Lizzie D	do	do	1893	Caraquet, N.B.	35 2	12 6	5 2	11	R. Young, Caraquet, N.B.	
59,139	Lizzie Durkee	St. John, N.B.	Bk—Bq	1864	Bath, Maine, U.S.	171 3	36 0	22 8	1024	Johannes Niles, St. Thomas, W.I.I.	
100,525	Lizzie Dyas	Parrsboro'	Schr—Glt	1893	Parrsboro', N.S.	86 7	25 8	8 1	113	Geo. E. C. Burton, Yarmouth, N.S.	Classed American Record.
75,594	Lizzie G	Digby	do	1877	Freeport, N.S.	43 8	15 4	5 3	16	G. S. Bent, Digby, N.S.	
....	Lizzie Hutchinson	St. Catharines	Barge	1869	Wellandport, Ont.	123 0	22 0	7 6	160	C. Cameron, Collingwood, Ont.	
75,598	Lizzie Jane	Digby	Schr—Glt	1877	Barton, N.S.	39 7	14 8	6 3	18	J. W. Snow, Digby, N.S.	
75,448	Lizzie Lindsay	Gaspé	do	1884	Douglastown, Que.	74 1	22 3	9 9	91	Robert Lindsay, Douglastown, Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
74,117	Lizzie M.	Halifax.	Schr—Glt	1877	Sheet Harbour, N.S.	50 0	17 5	7 3	37	George Hamilton, Sheet Harbour, N.S.	
103,025	Lizzie Poor	Parrsboro'.	do	1870	Booth Bay, U.S	69 8	21 6	7 3	49	John Moore, Parrsboro', N.S.	
100,097	Lizzie R.	St. John, N.B.	do	1892	Cambridge, N.B.	74 0	25 0	4 9	80	A. D. McLean, Cambridge, N.B.	
100,316	Lizzie S.	Yarmouth	do	1892	Yarmouth, N.S.	30 0	11 0	4 5	7	Wm. Surette, Yarmouth, N.S.	
59,342	Lizzie S. McGee	St. Andrews	do	1861	St. George, N.B.	35 0	13 0	5 9	14	Andrew McGee, St. George, N.B.	
92,365	Lizzie W.	St. John, N.B.	do	1887	Greenwich, N.B.	42 0	15 6	5 4	17	David Weldon, Greenwich, King's Co., N.B.	
83,494	Lizzie Wharton	Weymouth	do	1884	Brooklyn, N.S.	85 6	25 6	9 6	120	Francis LeBlanc, Belliveau's Cove, N.S.	Classed American Record.
88,266	Lizzie Young	St. John, N.B.	do	1883	Musquash, N.B.	37 1	13 9	5 2	13	Michael Quigg, Musquash, N.B.	
85,534	Lloyd	Yarmouth	do	1883	Maitland, N.S	45 4	16 3	6 0	22	T. Corning, Beaver River, N.S.	
80,817	Loanda	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1884	St. John, N.B.	209 2	39 8	24 2	1447	Bennett Smith & Sons, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
75,495	Lochiel	Charlottetown	Schr—Glt	1877	Murray River, P.E.I.	56 0	19 0	7 6	41	George Wright, Richibucto, N.B.	
61,523	Lochiel	Arichat	do	1870	Shelburne, N.S.	87 3	22 0	9 3	99	John Pertus, jun., Descousse, C.B.	
61,833	Lockwood	St. John, N.B.	Bk—Bq	1872	Port Gilbert, N.S.	175 0	35 5	21 6	950	C. A. Palmer, St. John, N.B.	
66,948	Lois	Charlottetown	Schr—Glt	1858	Marblehead, Mass., U.S.	73 0	20 4	7 4	67	Jeremiah Philpot, Port Hawkesbury, N.S.	

54,114	Lone Star	Halifax	do	1866	Marie Joseph, N.S.	48 4	16 6	6 6	29	Amos H. Outhouse, Tiverton, N.S.
61,971	Lone Star	do	do	1870	Porter's Lake, N.S.	38 0	13 2	5 3	13	Daniel Croucher, St. Margaret's Bay, N.S.
....	Lone Star	Toronto	do	1868	Port Credit, Ont.	48 0	14 9	5 2	32	Samuel J. Howard, Napanee, Ont.
....	Longborough	Kingston	Barge	1864	Bedford Mills, Ont.	103 0	20 4	6 0	124	J. Chaffey, Bedford Mills, Ont.
....	Longueuil	Montreal	do	1868	Montreal, Que.	171 1	21 1	9 1	275	E. Haynemand, Lanoraie, Que.
83,465	Look Out	St. Andrews	Schr—Glt	1857	Essex, Maine, U.S.	63 2	19 6	7 1	48	F. Wooster, Grand Manan, N.B
85,690	Lora T.	Digby	do	1883	Bear River, N.S	41 0	14 0	5 7	15	Joseph Thurber, Freeport, N.S.
69,220	Loraine	Quebec	do	1876	Lunenburg, N.S	71 5	22 5	8 4	69	Narcisse Blais, Berthier, Que.
74,256	Lord Dufferin	do	Barge	1873	Yamaska, Que.	103 0	22 0	7 0	110	Alfred Charland, Yamaska, Que
100,902	Lord Stanley	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1890	Caraquet, N.B.	35 0	12 5	4 5	10	R. Young, Caraquet, N.B.
103,496	Loreana Maud	Lunenburg	do	1895	Shelburne, N.S	92 0	24 0	9 5	98	David Ritcey, La Have, N.S.
90,640	Lorena	Charlottetown	do	1886	Bay Fortune, P.E.I.	32 8	12 4	4 5	11	Wm. Burke, Bay Fortune, P.E.I
92,499	Lorena Jane	Windsor, N.S.	do	1888	Cornwallis, N.S.	34 0	14 0	5 1	11	William Coffill, Cornwallis, N.S
....	Loreta Roney	Kingston	do	1866	Stonington	91 7	23 7	8 3	156	F. R. Barnhart, Deseronto, Ont
48,221	Loring	St. John, N.B	do	1851	Mystic, Connecticut, U.S.	101 0	26 6	7 7	194	David B. Lemon, Belfast, Ireland.
75,907	Lorne	Chatham, N.B.	do	1879	Bathurst, N.B	43 0	14 4	5 6	19	Wm. S. Loggie, Chatham, N.B
80,998	Lorne	Guysboro'	do	1886	Isaac's Harbour, N.S	63 6	20 6	7 3	51	Stephen McMillan, Isaac's Harbour, N.S.
83,290	Lorraine	Kingston	Sloop	1882	Kingston, Ont.	81 0	18 6	5 7	63	John S. Philips, Wolfe, Island, Ont.
100,830	Lorraine C.	Lunenburg	Schr—Glt	1893	La Have, N.S	69 6	21 4	8 5	64	Amiel Corkum, La Have, N.S.
77,783	Lost Heir	St. John, N.B	do	1883	Port Medway, N.S.	40 9	13 5	6 0	15	Henry Alston, Lancaster, St. John Co., N.B.
74,077	Lottie	Halifax	Bktn—Bkglt.	1876	Londonderry, N.S	140 4	31 0	18 1	491	W. P. Cameron, Londonderry, N.S.
85,676	Lottie	New Westminster.	Schr—Glt	1884	New Westminster, B.C.	42 0	12 0	4 3	19	James Hatt, Mud Bay, B.C.
83,316	Lottie	Port Medway	do	1885	Vogler's Cove, N.S.	76 6	23 5	9 0	81	S. E. Teel, Vogler's Cove, N.S.
75,741	Lottie	Yarmouth	do	1878	Eel Brook, N.S.	38 0	12 5	4 9	12	J. Crosby, Yarmouth, N.S.
100,835	Lottie B.	Lunenburg	do	1894	Lunenburg, N.S	34 8	12 8	5 5	12	Allan R. Morash, Lunenburg, N.S.

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where classed. — Où classé.
80,884	Lottie M.	St. Andrews	Schr—Glt	1881	St. Patrick, N.B.	37 7	14 6	5 7	16	Thomas Carter, Pennfield, N.B	
96,966	Lottie S.	Shelburne	do	1890	Shelburne, N.S.	51 0	18 0	7 3	42	John E. Shatford, Hubbard's Cove, N.S.	
100,824	Lotus	Lunenburg	do	1893	La Have, N.S.	63 0	20 9	8 6	61	Solomon Rafuse, La Have, N.S.	
94,949	Louil	Yarmouth	do	1889	Shelburne, N.S.	109 0	26 6	11 1	186	Edgar K. Spinney, Yarmouth, N.S.	Classed American Record.
90,683	Louis	Shelburne	do	1886	do	72 0	21 4	8 6	74	James Fraser, Halifax, N.S.	
94,665	Louis Luby	Halifax	do	1889	Chezetcook, N.S.	59 8	19 0	7 6	41	Simon Lapierre, Chezetcook, N.S.	
59,925	Louis Lumin ι	Quebec	Barge	1869	Bastican, Que	98 3	23 0	5 7	82	A. A. Larocque, Sorel, Que.	
57,675	Louisa	Halifax	Schr—Glt	1868	Country Harbour, N.S.	46 3	15 8	6 3	26	Edmund Hayes, Country Harbour, N.S.	
48,252	Louisa	do	Bgtn—Bkglt.	1863	Barrington, N.S.	110 5	26 6	12 7	253	Patrick Doyle, Halifax, N.S.	
61,433	Louisa	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1864	Shippegan, N.B.	34 0	10 5	4 0	10	John Noel, Shippegan, N.B.	
33,127	Louisa	Quebec	Barge	1855	Sorel, Que	102 6	23 3	7 0	129	Theodore Hart, Montreal	
83,426	Louisa	St. John, N.B.	Schr—Glt	1880	Port Gilbert, N.S.	40 0	13 5	5 6	16	P. W. Connors, Pennfield, N.B.	
80,777	Louisa	Sarnia	do	1866	Swan Creek, U.S.	54 0	15 5	4 0	30	Amos Little, Wallaceburg, Ont.	
96,775	Louise	Port Hawkesbury	do	1894	Cheticamp, C.B.	33 0	11 5	5 3	11	P. Boudiot, Cheticamp, C.B.	

88,351	Louisa J. Selig	Lunenburg	do	1884	Lunenburg, N.S.	80 0	23 6	9 3	99	Wm. P. Cann, Louisburg, C.B.	
83,402	Louisa Maud	Halifax	do	1882	Indian Harbour, N.S.	43 8	15 3	6 3	21	Wesley Crooks, Peggy's Cove, N.S.	
77,940	Louise	do	Bgtn—Bkglt.	1879	Montague Bridge, P.E.I.	88 8	23 0	11 1	149	Benjamin LeBlanc, Arichat, N.S.	
38,517	Louise	Sydney	Schr—Glt	1882	Guysboro', N.S.	98 5	27 4	10 8	186	Dominick Landry, Arichat, N.S.	
80,614	Louise	Yarmouth	do	1881	Tusket Wedge, N.S.	79 0	23 0	8 8	85	A. O. Porter, Tusket Wedge, N.S.	
92,338	Louise	Quebec	do	1886	St. Luce, Que.	40 0	13 4	4 6	14	F. Boucher, St. Luce, Que.	
43,451	Louise Anna	do	do	1862	St. Thomas, Que.	66 6	19 8	8 2	59	Pierre Galarneau, Percé, Gaspé, Que.	
92,349	Louisia	do	do	1888	LesEboulements, Que	69 2	21 7	8 0	76	T. Simard, St. Alphonse, Que.	
69,619	Louisiana	do	do	1874	Grondines, Que.	84 3	23 5	9 5	106	J. V. R. Thibaudeau, Portneuf, Que.	
97,189	Lovisa	Windsor, N.S.	Bktn—Bkglt.	1891	Horton, N.S.	180 5	37 2	18 5	880	Bennett Smith & Sons, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
72,235	Low Wood	St. John, N.B.	Bk—Bq	1878	Portland, St. John, N.B.	186 7	37 6	22 4	1091	Chas. McL. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas and American Record.
96,889	Lower Traverse	Ottawa	Barge	....	...	92 6	21 8	11 6	142	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa, Ont.	
35,478	Loyalist	Chatham, N.B	Schr—Glt	1863	Miramichi, N.B	51 0	14 7	7 1	35	G. C. Carman, Buctouche, N.B.	
100,266	Luarca	Windsor, N.S.	Bktn—Bkglt.	1891	Horton, N.S.	163 8	34 4	16 0	632	Bennett Smith & Sons, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
103,451	Lucie M. Jenkins	Arichat	Schr—Glt	1867	Essex, Mass., U.S.	78 0	22 0	8 0	71	R. B. King, West Arichat, C.B.	
51,522	Lucile	Quebec	do	1864	Caraquet, N.B	42 8	14 3	6 3	22	Thos. Magee, Bay Verte, Westmoreland Co., N.B.	
100,351	Lucina	do	do	1888	Ste. Emelie, Que.	61 2	18 8	5 7	37	Alexander Trepanier, Chateau Richer, Que.	
33,024	Lucinda	do	do	1855	Grondines, Que.	69 8	20 0	6 8	65	Onesime Houde, Grondines, Que.	
49,462	Lucity Ann	Pugwash	do	1865	Shiminicas, N.S	57 5	17 0	6 2	31	Jeremiah J. Brownell, Pugwash, N.S.	
61,587	Lucretia Jane	Yarmouth	do	1875	Shelburne, N.S.	78 1	22 5	9 1	79	D. W. Lloyd, Lockeport, N.S.	
39,049	Lucy	Halifax	do	1830	Tracadie, N.S	48 4	14 9	7 9	35	Patrick O'Brien, Ship Harbour, N.S.	
66,072	Lucy	Quebec	Barge	1873	Point Lévis, Que.	101 9	22 0	7 1	109	John Cairns, Quebec	
92,473	Lucy Louise	Charlottetown	Schr—Glt	1888	Egmont Bay, P.E.I.	37 7	14 3	6 5	19	R. T. Holman, Summerside, P.E.I.	
74,260	Ludmille	Quebec	do	1871	Ste. Croix, Que.	59 5	19 5	5 3	39	Frederic Caron, St. Jean Port Joli, Que.	
103,420	Luetta	Lunenburg	do	1895	Lunenburg, N.S.	86 2	24 0	9 5	98	David Smith, Lunenburg, N.S.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
69,414	Luis A. Martinez....	Pictou, N.S. ...	Bk—Bq	1873	Merigomish, N.S....	144 9	31 7	15 9	517	David Patterson, New Glasgow, N.S.	Classed Bureau Veritas.
92,552	Lulu..	Montreal	Sloop.........	1888	Harlem, U.S..	24 5	10 4	1 8	2	J. Morris, St. Lambert, Que...	
92,779	Lulu.......	New Westminster.	Schr—Glt	1888	Seattle, U.S........	34 0	12 4	4 0	16	James Hatt, Mud Bay, B.C....	
100,140	Lulu..........	Winnipeg.........	Barge	1892	Rat Portage, Ont....	45 5	15 0	4 5	23	Jacob H. Hennesey, Rat Portage, Ont.	
103,435	Lumber	Ottawa...........	do	1894	Rockland, Ont......	71 1	18 1	4 4	47	Alex. McLaren, Buckingham, Que.	
80,632	Lumen.......... ...	Yarmouth	Schr—Glt	1882	Tusket Wedge, N.S.	50 0	17 8	6 6	30	A. O. Porter, Tusket Wedge, N.S.	
72,071	Lumen Diei	Arichat.....	do	1883	River Bourgeois, C.B.	44 4	15 3	6 0	20	Urbin Samson, River Bourgeois, C.B.	
41,975	Lumina	Quebec...........	Barge	1857	St. Jean Deschaillons, Que.	62 4	20 3	7 2	56	Ambroise Charland, St. Jean Deschaillons, Que.	
66,041	Lumina	do	Schr—Glt ...	1872	Cap. St. Ignace, Que.	58 6	21 0	6 1	44	Alfred Fournier, St. Jean Port Joli, Que.	
72,945	Lumina	do	do	1875	Malbaie, Que.......	51 0	18 1	7 4	37	Adelard Warren, Malbay, Que.	
53,877	Lumina	do	do	1866	Quebec...	110 0	23 8	7 9	143	Thomas A. Howard, Belleville, Ont.	
85,963	Luta Price..........	St. John, N.B	do	1882	Portland, N.B ...	85 0	27 2	7 9	121	Alfred O. Copp, Riverside, Albert Co., N.B.	
100,256	Lutetia	Halifax...........	Sloop.........	1894	Dartmouth, N.S....	29 2	7 3	5 1	4	Edward C. Bethune, Halifax, N.S.	
96,789	Lydia A. Mason....	do	Schr—Glt	1890	Tangier, N.S........	54 3	17 7	7 5	39	Peter Mason, Tangier, N.S....	

77,965	Lydia B	St. Andrews	do	1879	Crow Harbour, Charlotte Co., N.B.	32 4	13 0	6 0	18	John M. Calder, Campobello, N.B.	
100,217	Lydia E	Halifax	do	1892	Jeddore, N.S.	35 8	13 1	4 5	10	W. McC. Boak, Halifax, N.S.	
51,972	Lydia Ryder	Yarmouth	do	1866	Argyle, N.S.	68 7	19 9	7 4	57	W. Ryder, Argyle, N.S.	
80,035	Lynwood	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1880	St. John, N.B.	190 2	38 2	22 8	1150	Bennett Smith & Sons, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
85,576	Lynx	St. John, N.B.	Schr—Glt	1883	Portland, N.B.	88 7	27 0	8 0	124	Albert D. Wilson, St. John, N.B.	
100,980	Lynx	Chatham, N.B.	do	1888	Caraquet, N.B.	35 6	12 4	5 0	11	Charles De Gruchy, Caraquet, N.B.	
88,265	Lyra	St. John, N.B.	do	1883	Cambridge, N.B.	83 1	27 3	7 0	99	Council T. Wood, Hillsboro', N.B.	
85,296	Lys	Montreal	Sloop	1879	St. Thomas, Que.	82 0	20 0	3 6	36	A. Gervais, St. Louis, Que.	
36,138	M. & W. P.	Halifax	Schr—Glt	1858	Shelburne, N.S.	55 1	18 1	7 4	39	Jeremiah Nickerson, Barrington, N.S.	
83,408	M. A. Franklyn	do	do	1882	Clam Harbour, N.S.	36 7	14 3	5 8	22	Wm. Doiron, Charlos Cove, N.S.	
88,596	M. A. Louis	Yarmouth	do	1885	Pubnico, N.S.	71 5	21 5	7 8	63	Mark A. Surette, Pubnico, N.S.	
55,515	M. C. McLean	Arichat	do	1867	Shelburne, N.S.	73 5	21 7	8 4	67	Abraham LeBlanc, West Arichat, N.S.	
83,428	M. C. Rowe	Weymouth	do	1857	Essex, U.S.	74 4	23 0	7 2	69	Daniel J. Morehouse, Sandy Cove, N.S.	
75,809	M. E. Dooks	Halifax	do	1877	Jeddore, N.S.	53 3	18 7	8 0	43	John Dooks, Sheet Harbour, N.S.	
103,015	M. J. Soley	Parrsboro	do	1894	Fox River, N.S.	84 4	27 2	8 4	111	J. W. Cochran, Fox River, N.S.	Classed American Record.
96,745	M. L. Bonnell	St. John, N.B.	do	1889	St. John, N.B.	127 4	31 0	10 9	297	Francis Ritchie, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
66,669	M. & E. Cann	Yarmouth	Bk—Bq	1872	Yarmouth, N.S.	182 0	34 5	21 1	920	H. E. Cann, Yarmouth, N.S.	Classed American Record.
97,022	M. & L. Chase	Digby	Schr—Glt	1866	United States.	69 9	19 7	6 6	46	Jones A. Morehouse, Sandy Cove, N.S.	
38,110	M. Grace	Yarmouth	do	1860	Beaver River, N.S.	40 1	11 7	5 4	15	J. R. Raymond, Yarmouth, N.S.	
61,428	Mab	Chatham, N.B.	do	1870	Shippegan, N.B.	36 0	12 2	4 1	13	H. O'Leary, Richibucto, N.B.	
83,293	Mabel	Kingston	Sloop	1883	Dog Lake, Ont.	87 8	19 0	5 3	59	Wm. Jones, Belleville, Ont.	
85,687	Mabel	Digby	Schr—Glt	1886	Digby, N.S.	59 4	17 7	6 7	38	F. B. Lent, Westport, N.S.	
100,564	Mabel	Sydney	Barge	1892	Mahone Bay, N.S.	120 7	25 8	12 9	247	Dominion Coal Co., Ltd., Glace Bay, C.B.	Classed Bureau Veritas.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
103,173	Mabel	Shelburne	Schr—Glt	1894	Lockeport, N.S.	53 3	15 4	7 2	21	John Matthews, Lockeport, N.S	
100,487	Mabel B.	Digby	do	1892	Lunenburg, N.S.	58 3	21 0	8 6	57	Charles E. Finnegan, Freeport, N.S.	
75,557	Mabel Howard	Halifax	do	1882	Barrington, N.S.	92 0	24 0	10 0	142	Ruben I. Hart, Halifax, N.S.	
85,458	Mabel M.	Quebec	Barge	1883	Iberville, Que.	103 0	23 5	7 6	129	Jos. Mochon, Iberville, Que.	
90,641	Mabel R. H.	Yarmouth	Schr—Glt	1885	Yarmouth, N.S.	60 5	13 5	7 0	37	John Hipson, Shelburne, N.S.	
85,488	Mabel Somers	Shelburne	do	1883	Lockeport, N.S.	82 6	23 0	9 0	98	Enos Churchill, Lockeport, N.S.	
75,742	Mabel Taylor	Yarmouth	Ship—3 m	1878	Tusket, N.S	205 0	37 7	23 0	1298	Wm. Law, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
92,501	Maby	St. Andrews	Schr—Glt	1872	Green's Head, N.S.	30 6	11 5	5 0	11	John Kelly, Grand Manan, N.B.	
100,991	MacMahon	Chatham, N.B.	do	1888	Caraquet, N.B.	35 0	12 6	4 8	11	P. Rive, Caraquet, N.B.	
72,340	Macedon	St. John, N.B.	Ship—3 m	1878	St. John, N.B	210 9	39 2	24 4	1453	Robt. Thomson, jr., and John H. Thomson, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
88,237	Madcap	Brockville	Sloop	1888	Rockport, Ont.	52 6	15 5	3 5	20	James A. Root, Rockport, Ont.	
97,040	Madeleine	Yarmouth	Bktn—Bkglt.	1892	Belliveau's Cove, N.S	160 0	33 0	13 0	497	W. D. Lovitt Est., Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
83,384	Madeline	Toronto	Schr—Glt	1882	Bronté, Ont.	69 0	18 5	5 1	39	George Parker, Dunbarton, Ont.	
38,990	Magdalen	Halifax	do	1852	Rollo Bay, P.E.I.	51 2	17 2	7 0	27	John Church, Chester, N.S.	

64,917	Magenta	Liverpool	do	1873	Antigonish, N.S.	41 5	14 9	6 4	19	Samuel Dexter, Brooklyn, N.S.
72,083	Maggie	Chatham, N.B.	do	1857	Chatham, N.B.	34 4	11 5	5 1	12	Thomas H. Flieger, Chatham, N.B.
88,570	Maggie	Kingston	Barge	1869	Garden Island, Ont.	166 4	26 4	11 8	415	Montreal Transportation Co., Montreal.
55,563	Maggie	Pictou, N.S.	Schr—Glt	1871 1878	River John, N.S.	48 3	15 4	5 3	24	Cornelius Dwyer, Pictou, N.S.
75,649	Maggie	St. Catharines	do	1880	St. Catharines, Ont.	136 0	20 6	10 5	267	John Conlon, Thorold, Ont.
90,475	Maggie	Maitland	do	1888	Noël, N.S.	51 9	17 0	6 2	34	Charles N. Hines, Noël, N.S.
90,713	Maggie A	Halifax	do	1885	Mosier's River, N.S.	57 2	20 0	7 8	52	Thomas Dicks, Channel, Newfoundland.
90,621	Maggie Alice	Charlottetown	do	1885	Souris, P.E.I.	74 5	23 0	8 4	79	James Lanigan, Souris, P.E.I.
75,503	Maggie B.	do	do	1877	Buctouche, N.B.	42 0	14 2	5 0	15	C. C. McLean, Buctouche, N.B.
90,874	Maggie Bell	Yarmouth	do	1886	Melbourne, N.S.	41 0	14 0	4 8	10	D. Surette, Melbourne, N.S.
80,968	Maggie Bell	Sydney	do	1881	George's River, C.B.	59 3	20 5	8 0	46	Alex. Carmichael, Baddeck, C.B.
....	Maggie Conlon	St. Catharines	Barge	1871	Port Robinson, Ont.	113 6	23 7	7 4	196	W. H. Merritt, Toronto, Ont.
100,580	Maggie E. C	Lunenburg	Schr—Glt	1893	Mahone Bay, N.S.	41 8	15 5	6 1	20	D. F. Covey, St. Margaret's Bay, N.S.
72,084	Maggie F.	Chatham, N.B.	do	1875	Tracadie, N.B.	39 0	13 3	5 7	19	Wm. Ferguson, Tracadie, N.B.
38,716	Maggie H.	do	do	1866	Petit Rocher, N.B.	63 5	19 0	8 3	59	Jas. D. Irving, Buctouche, N.B.
80,921	Maggie Jane	Charlottetown	do	1880	West Cape, P.E.I.	55 8	17 2	6 2	36	John D. Lavie, Souris, P.E.I.
85,539	Maggie Jane	Yarmouth	do	1883	Mavileth, N.S.	40 2	12 3	5 1	12	M. Trahan, Salmon River, N.S.
88,277	Maggie Jane	St. John, N.B.	do	1883	Beaver Harbour, N.B.	37 4	13 2	5 2	18	Thomas Bright, Pennfield, Charlotte Co., N.B.
92,514	Maggie Jane	St. Andrews	do	1879	Back Bay, N.B.	29 4	10 5	5 0	10	Lewis Stanley, Grand Manan, N.B.
96,902	Maggie L.	Kingston	do	1889	Picton, Ont.	67 0	17 4	5 2	42	Richard La Rush, Kingston, Ont.
90,611	Maggie Lynds	St. John, N.B.	do	1885	Hopewell Cape, N.B.	60 9	22 7	7 2	67	Raymond L. Holder, St. John, N.B.
77,958	Maggie M.	Annapolis	do	1880	Granville, N.S.	44 2	15 2	5 6	16	P. Zwicker, Clements, N.S.
97,100	Maggie M. W	Lunenburg	do	1891	Lunenburg, N.S.	77 5	23 5	8 8	89	Howard Wynacht, Lunenburg, N.S.
96,805	Maggie May	Halifax	do	1891	Chezetcook, N.S.	62 6	21 0	9 0	62	Jeremiah Fillas, Chezetcook, N.S.
61,400	Maggie May	Chatham, N.B.	do	1872	Tracadie, N.B.	38 5	13 5	4 9	13	Frank J. Gatain, Bathurst, N.B.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. — Longueur.	Breadth. — Largeur.	Depth. — Profondeur.	Registered tonnage. — Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
74,155	Maggie McBeath	Charlottetown	Schr—Glt	1876	Buctouche, N.B.	48 6	15 6	6 2	26	James P. Thompson, Campbelton, P.E.I.	
83,488	Maggie Millard	Sydney	do	1883	Liverpool, N.S	86 6	23 8	10 0	112	Robert Ormiston, Gabarous, C.B	
92,364	Maggie Miller	St. John, N.B.	do	1887	Waterborough, N.B.	77 5	26 8	7 0	93	Joseph W. McAlary, St. John, N.B.	
77,754	Maggie Page	Shelburne	Bgtn—Bkglt	1879	Port le Bert, N.S.	86 0	24 0	9 4	110	John Peters, Halifax, N.S.	
74,368	Maggie Roach	Richibucto	Schr—Glt	1877	Sable River, N.S.	58 4	20 1	7 0	43	David McAlmon, Kingston, N.B.	
72,253	Maggie S.	St. John, N.B.	do	1876	St. Martin's, N.B.	79 0	26 0	7 5	83	Caleb Reed, Rockport, N.B.	
88,216	Maggie Smith	Halifax	do	1882	Chezetcook, N.S.	40 2	14 6	5 7	15	Dennis Smith, Chezetcook, N.S	
83,173	Maggie Smith	Lunenburg	do	1881	Summerside, P.E.I.	76 8	22 7	8 8	83	Thomas Smith, La Have, N.S.	
100,162	Magic	do	do	1891	La Have, N.S	56 5	19 6	7 5	45	J. D. Sperry, Petite Rivière, N.S.	
77,739	Magic	Digby	do	1879	Westport, N.S.	49 3	16 3	6 1	27	Havy & Bowers, Westport, N.S	
48,136	Magnet	Halifax	Bgtn—Bkglt	1864	Londonderry, N.S	115 0	27 9	12 8	299	Alex. Fulton, Londonderry, N.S.	
55,807	Magnolia	Shelburne	Schr—Glt	1866	Sable River, N.S.	52 0	17 4	7 0	31	E. Smith, jr., Port La Tour, N.S.	
92,633	Magnolia	Lunenburg	do	1888	Lunenburg, N.S.	74 9	23 0	8 6	83	L. Anderson & Co., Lunenburg, N.S.	
103,552	Magnum	Montreal	Sloop	1895	Pierreville, Que.	86 8	21 7	5 4	76	Edmond Lizotte, St. Thomas, Que.	

88,616	Mahone Bay Packet.	Lunenburg	Schr—Glt	1884	Mahone Bay, N.S.	66 4	21 2	8 0	60	Benjamin Hyson, Mahone Bay, N.S.	
97,055	Maid of the Mist	Liverpool	do	1893	Liverpool, N.S.	69 0	19 6	7 7	58	John Millard, Liverpool, N.S.	
79,973	Maiden City	St. John, N.B	Bk—Bq	1878	St. Martin's, N.B.	165 4	34 1	20 0	771	Oliver Emery, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
38,177	Maitland	Yarmouth	Schr—Glt	1861	Tusket Wedge, N.S.	40 0	13 6	5 7	17	V. Coutreau, Tusket, N.S.	
74,339	Maitland	do	do	1877	Green Cove, N.S.	62 0	19 0	7 2	44	Henry Lewis, Yarmouth, N.S.	
36,046	Majestic	Halifax	do	1853	Chester, N.S.	52 3	16 7	6 9	33	Henry Myers, Jeddore, N.S.	
100,955	Majestic	Chatham, N.B.	do	1892	Caraquet, N.B	36 0	12 0	4 5	10	C. Hubbard, Caraquet, N.B.	
103,425	Majestic	Lunenburg	do	1895	La Have, N.S	85 6	24 0	9 4	99	Reuben Ritcey, La Have, N.S.	
96,779	Majestic	Port Hawkesbury	do	1894	Cheticamp, C.B.	35 0	11 8	5 3	11	A. W. DeGruchy, Cheticamp, C.B.	
94,775	Malabar	Lunenburg	do	1888	Lunenburg, N.S	77 8	23 4	8 8	98	Richard H. Griffiths, Lunenburg, N.S.	
....	Malanta	Halifax	do	1847	Cornwallis, N.S.	62 3	19 7	8 7	67	Z. Roach, Aylesford, N.S	
85,682	Malapert	Digby	do	1883	Freeport, N.S	45 0	16 9	6 2	23	Charles B. Bowers, Westport, N.S.	
75,650	Malta	St. Catharines	Bk—Bq	1868	St. Catharines, Ont.	137 5	23 5	8 2	198	Mary M. Blodgett, Windsor, Ont.	
88,654	Mamie	Charlottetown	Schr—Glt	1884	Lot 11, P.E.I.	40 0	12 4	4 3	15	John P. Brennan, Alberton, P.E.I.	
96,887	Manioughan	Ottawa	do	....	... .	92 6	21 8	12 0	143	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa, Ont.	
83,286	Manitoba	Kingston	Barge	1882	Kingston, Ont	103 0	17 2	5 6	75	Benjamin Tett, Bedford Mills, Ont.	
73,345	Manitoba	Ottawa	do	1872	Fort Ann, U.S	87 5	14 8	6 8	80	Adam Foster, Smith's Falls, Ont.	
61,510	Mansinnato	Shelburne	Schr—Glt	1869	Pubnico, N.S.	67 0	20 0	7 8	50	Henry T. D'Entremont, Pubnico, N.S.	
71,396	Manzenilla	Parrsboro'	do	1878	Parrsboro', N.S.	68 5	23 8	9 0	89	R. J. Lake, Parrsboro', N.S.	
71,022	Maple Leaf	Amherstburg	do	1871	Toledo, U.S	47 7	14 0	5 0	28	John S. McQueen, Pelee Island, Ont.	
92,436	Maple Leaf	Toronto	do	1886 / 1879	Bronté, Ont	70 0	18 5	5 4	59	Richard Goldring, Toronto, Ont.	
85,504	Marabout	St. John, N.B	Ship—3 m	1882	St. John, N.B	210 8	40 2	24 3	1455	D. C. Clinch, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
36,705	Marceline	New Carlisle	Schr—Glt	1864	Maria, Que	56 2	18 6	7 7	45	R. C. Tait, Shediac, N.B.	
75,844	Marcella	Halifax	do	1878	Bay St. George, Nfld.	48 5	17 9	6 9	31	Wm. Hulan, Bay St. George, Nfld.	
103,197	Marcella	Liverpool	do	1895	Liverpool, N.S.	87 6	24 2	9 7	99	A. W. Hendry, Liverpool, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
69,109	Marcella Butler.	Halifax	Schr—Glt	1874	River Bourgeois, N.S	56 4	18 2	7 6	38	John Hemphill, Burnt Point, P.E.I.	
100,718	Marchioness	Montreal	Sloop	1891	Fairhaven	16 3	8 0	2 9	2	R. Campbell, Montreal	
....	Marco Polo	Toronto	Schr—Glt	1854	Oakville, Ont	101 0	20 3	8 6	154	Philip Sherlin, Belleville, Ont.	
38,330	Margaret	Arichat	do	1853	Poulamond, C.B	42 5	13 1	6 7	26	Henry Boudrot, Poulamond, C.B.	
35,672	Margaret	Halifax	do	1848	Harbour au Bouche, N.S.	59 4	17 7	8 7	64	Moses Brough, Harbour au Bouche, N.S.	
35,287	Margaret	do	do	1841	Yarmouth, N.S	45 5	12 0	7 0	30	Isaac Graham, Horton, N.S	
36,202	Margaret	do	do	1858	Chezetcook, N.S	34 4	12 5	4 6	11	John Hinds, Eastern Passage, N.S.	
37,368	Margaret	do	do	1855	Tracadie, N.S	63 0	18 6	8 8	61	John Higgins, Halifax, N.S	
61,939	Margaret	do	do	1870	Chezetcook, N.S	41 5	14 9	6 5	22	James Hanrahan, Ferguson's Cove, N.S.	
38,362	Margaret	Port Hawkesbury	do	1857	Ship Harbour, N.S.	42 3	14 6	5 6	16	Donald McKay, St. Peter's, C.B.	
50,948	Margaret	Charlottetown	do	1864	Seven Mile Bay, P.E.I.	57 0	18 0	6 0	39	Wellington Hume, Pleasant Valley, Lot 62, P.E.I.	
33,128	Margaret	Quebec	Barge	1854	Sorel, Que	103 4	23 0	7 0	129	Theodore Hart, Montreal, Que	
103,117	Margaret	St. Andrews	Schr—Glt	1866	Gloucester, U.S	59 0	18 2	7 0	49	Milton Eldridge, Beaver Harbour, N.B.	
35,908	Margaret Ann	Halifax	do	1852	P. E. Island	51 0	14 3	6 0	22	Samuel Foreman, Halifax, N.S.	

35,536	Margaret Ann	Halifax	do	1857	Miscou, N.B.	57 0	17 4	7 5	39	Stephen McKean, Grand River, P.E.I.	
33,982	Margaret Ann	do	do	1856	Newfoundland	59 0	16 5	8 8	44	Solomon Mutch, Halifax, N.S.	
38,392	Marg iret Ann	Arichat	do	1859	Grand Ruisseau, N.S.	78 4	23 6	11 1	121	M. LeBlanc, Port Royal, N.S.	
50,847	Margaret Ann	Chatham, N.B.	do	1864	P. E. Island	38 0	13 0	5 1	14	S. F. Perry, Tignish, P.E.I.	
75,883	Margaret Ann	Pictou, N.S.	do	1880	Tatamagouche, N.S.	62 8	19 6	7 8	53	Wm. Buckler, Tatamagouche, N.S.	
....	Margaret Ann	Toronto	do	1870	Port Credit, Ont.	40 5	11 5	4 0	16	Henry Grafton, Port Credit, Ont.	
36,043	Margaret Bennett	Halifax	do	1856	Tangier, N.S.	69 1	19 8	9 3	65	Andrew Chambers, Halifax, N.S	
94,869	Margaret E. Dean	Parrsboro'	Bgtn—Bkglt.	1890	Diligent River, N.S.	125 5	30 6	12 1	299	W. H. Dean, Boston, U.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
38,506	Margaret Jane	Arichat	Schr—Glt	1869	Port Richmond, N.S.	53 4	18 2	6 7	42	R. B. Noble, Richibucto, N. B.	
75,640	Margaret Jane Leeson.	St. Catharines	Barge	1879	Port Rob'nson, Ont.	113 8	24 9	7 1	148	Robt. A. Lattimer, Dunnville, Ont.	
88,514	Margaret L.	Sydney	Schr—Glt	1886	Bras d'Or, C.B	93 0	25 0	11 8	169	Murdock McLeod, Baddeck, C.B.	
42,434	Marguerite	Quebec	do	1871	Esquimaux Pt., Que.	45 2	15 8	6 8	27	A. Letourneau, Quebec	
100,879	Marguerite	St. John, N.B.	do	1892	Newcastle, N.B.	77 6	27 1	7 4	98	G. F. Baird, St. John, N.B.	
100,728	Marguerite	Montreal	Sloop	1888	Boothbay, U.S.	21 8	8 0	3 0	3	Fred S. Barlow, Montreal	
61,373	Maria	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1870	Miramichi, N.B.	50 0	17 0	7 2	28	W. S. Loggie, Chatham, N.B.	
75,899	Maria	do	do	1878	Richibucto, N.B.	36 0	13 8	5 2	16	H. O'Leary, Richibucto, N.B.	
61,935	Maria	Halifax	do	1868	St. Margaret's Bay, N.S.	42 8	14 1	5 8	17	W. B. Reynolds, Halifax, N.S.	
36,229	Maria	do	do	1859	St. Mary's, N.S.	59 7	19 5	7 6	45	D. M. McFarlane, Margaree, C.B.	
55,542	Maria	Pictou, N.S.	do	1868	Brulé, N.S.	73 5	23 4	6 6	68	John Mockler, Point Brulé, N.S	
66,099	Maria	Quebec	Barge	1873	Portneuf, Que	84 4	25 0	7 3	99	Hypolite Paquin, Portneuf, Que	
33,651	Maria	do	Schr—Glt	1875	New Carlisle, Que.	68 7	21 5	8 6	89	Pierre L. Turgeon, Quebec	
88,463	Maria	Arichat	do	1892	Petit de Grat, N.S.	37 9	14 0	5 7	14	Andrew Boudrot, Petit de Grat, N.S.	
103,532	Maria A.	Halifax	do	1895	Smith's Cove, N.S.	42 2	13 3	5 9	22	A. M. Bell, Halifax, N.S	
55,863	Maria Adelmina	Quebec	do	1866	Bic, Que.	37 6	14 0	5 0	13	Cyrille Levesque, Isle Verte, Que.	
55,893	Maria Annett	Port Hope	do	1867	Quebec	125 0	25 3	9 2	197	R. Henning, Port Hope, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
61,392	Maria Catharina....	Chatham, N.B....	Schr—Glt	1872	Tracadie, N.B......	77 5	23 3	8 9	88	A. B. Crosby, Halifax, N.S....	
92,339	Maria Decora.	Quebec.........	do	1887	St. Jean, Que.......	54 8	17 2	7 0	37	O. Harvey, St. Alexis, Que....	
66,087	Maria Immaculate..	do	Barge...	1873	Champlain, Que.....	101 2	23 0	8 6	131	David Hamelin, Champlain, Que	
85,742	Maria Stella.... ...	do	Sloop.........	1883	St. Jean, Ile d'Orléans, Que.	40 2	15 2	5 4	19	Hypolite Beile Isles, of Trois Pistoles, Que.	
42,309	Maria Teresa........	Halifax.	Schr—Glt	1862	Harbour au Bouche, N.S.	76 0	24 0	10 0	101	Patrick Webb, Harbour au Bouche, N.S.	
101,185	Marian.............	Port Hawkesbury.	do	1891	James' Cove, Nfld...	64 4	22 2	8 7	70	Thos. F. Reeves, Port Hawkesbury, N.S.	
61,426	Marianne...........	Chatham, N.B....	do	1864	Shippegan, N.B.....	38 5	12 1	4 8	14	James Miller, Tignish, P.E.I..	
....	Marica A. Hall.....	Port Dover..	do	1872	Port Dover, Ont...	75 0	16 0	7 0	71	John Milliken, Courtright, Ont.	
61,441	Marie..............	Chatham, N.B....	do	1873	Shippegan, N.B. ...	35 0	11 2	4 4	11	Thomas Ahier, Shippegan, N.B.	
72,100	Marie..............	do	do	1876	do	33 0	11 2	4 6	11	O. Chiasson, Shippegan, N.B..	
92,403	Marie...	do ...	do . ..	1883	Grande Anse, N.B..	59 0	16 2	5 4	25	Joseph A. Landry, Grande Anse, N.B.	
83,109	Marie............	Halifax...........	Sloop.........	1870	Dartmouth, N.S....	22 0	6 5	3 0	2	Wm. H. Troop, Halifax, N.S..	
59,880	Marie..............	Quebec.	Schr—Glt	1866	Deschambault, Que,.	59 0	18 5	5 9	40	J. B. Dussault, Notre-Dame de Portneuf, Que.	
69,581	Marie..............	do	Sloop.........	1871	St. Antoine, Que....	53 6	12 9	4 3	16	Isaie Côté, St. Antoine de Tilly, Que.	

74,252	Marie	Quebec	Schr—Glt	1876	Ile aux Coudres, Que.	59 4	18 6	8 6	58 Théodore Bouchard, Ile aux Coudres, Que.
96,771	Marie	Port Hawkesbury	do	1892	Cheticamp, C.B	33 3	10 6	5 0	10 S. Roach, Cheticamp, C.B.
100,853	Marie	Quebec	Sloop	1892	Tadousac, Que	62 0	19 9	5 6	42 H. Brisson, Tadousac, Que
103,366	Marie	do	Schr—Glt	1894	Tadousac, Que	42 8	13 6	6 0	20 G. Caron, Tadousac, Que
92,752	Marie Adela	do	do	1888	Les Escoumains, Que	58 6	22 6	6 9	55 Cyrice Rioux, Green Island, Que
100,859	Marie Adela	do	do	1892	St. Alexis, Que	60 0	18 9	8 6	60 E. Potvin, St. Alexis, Que
66,024	Marie Adélaide	do	do	1872	Pte. aux Trembles, Que.	51 2	14 9	5 5	29 F. C. Boulianne, Bon-Désir, Que
41,580	Marie Adèle	do	do	1856	Malbaie, Que	38 0	13 0	6 0	18 Nazaire Brassard, Malbaie, Que
69,630	Marie Adèle	do	do	1874	Grondines, Que	100 8	23 0	9 9	149 Olivier Rivard, Grondines, Que.
46,169	Marie Adèlle	do	do	1862	Deschambault, Que	71 7	21 0	7 6	71 Joseph Grosleau, Grondines, Que.
66,097	Marie Aglaé	do	do	1872	Ste. Anne des Monts.	53 0	19 0	7 1	41 Henry Lavoie, Rimouski, Que..
69,637	Marie Alice	do	do	1873	Baie St. Paul, Que	45 7	16 5	5 7	23 Louis Terreau, Quebec
75,877	Marie Alice	Pictou, N.S.	do	1879	Shediac, N.B	36 7	13 5	4 6	13 P. Porrier, Shediac, N.B.
80,745	Marie Almanda	Quebec	do	1880	Baie St. Paul, Que	40 8	15 0	6 0	21 Louis St. Hilaire, Baie St. Paul, Que.
66,061	Marie Alvina	do	do	1872	Mille Vaches, Que	57 0	18 0	8 0	49 Honoré Tremblay, Malbaie, Que.
66,031	Marie Anna	do	do	1872	St. Irénée, Que	82 4	22 0	10 0	116 Joseph Bergeron, Les Eboulements, Que.
103,135	Marie Anna	do	do	1886	La Romaine, Que	33 6	11 6	4 8	11 H. Bilodeau, St. Thomas, Que.
69,380	Marie Anne	Gaspé	do	1875	Esquimaux Point, Que.	54 2	17 0	6 8	36 Etienne Landry, Esquimaux Point, Que.
73,021	Marie Anne	Amherst, M.I	do	1875	House Harbour, Gaspé Co., Que.	64 0	19 6	7 6	46 John Arsenault, Magdalen Islands.
32,911	Marie Anne	Quebec	do	1855	St. Antoine de Tilly, Que.	81 5	23 0	8 1	104 Jean Fiset, Cape Santé, Que
41,602	Marie Anne	do	do	1839	St. Pierre	34 5	12 6	5 2	14 Octave Theriault, Quebec
69,622	Marie Anne	do	do	1874	Malbaie, Que	48 8	17 2	6 8	31 Horace Duchene, St. Irenée, Que.
69,634	Marie Anne	do	do	1874	Batiscan, Que	93 2	23 5	9 1	134 Pierre Duval, Batiscan, Que
69,653	Marie Anne	do	do	1874	Cape Chatte, Que	49 8	17 0	6 5	26 Henry Belley, St. Siméon, Que.
77,871	Marie Anne	do	do	1878	Baie St. Paul, Que	65 7	21 0	8 9	77 J. T. Holliday, Quebec

ALPAHBETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
80,766	Marie Anne	Quebec	Schr—Glt'	1881	St. Irénée, Que.	38 5	14 0	5 1	17	Charles Boulett, Cap St. Ignace, Que.	
83,350	Marie Anne	do	do	1881	Mille Vaches, Que.	60 9	18 9	7 3	54	François Tremblay, St. Siméon, Que.	
92,340	Marie Anne	do	do	1887	Cap Chatte, Que.	58 8	19 8	8 6	61	Jos. Roy, Cap Chatte, Co. of Gaspé, Que.	
97,130	Marie Anne	do	do	1891	Ste. Croix, Que.	90 0	22 1	7 9	108	X. Boisvert, Ste. Croix, Que.	
97,125	Marie Anne	do	do	1890	Notre-Dame de l'Assomption, Que.	48 8	16 2	6 4	30	Ernest Marquis, Seven Islands, Que.	
103,365	Marie Anne	do	do	1894	Murray Bay, Que.	64 4	19 0	7 1	59	F. Tremblay, St. Siméon, Que.	
66,053	Marie Arthémise	do	do	1870	Rivière du Loup, Que	46 6	12 8	5 6	22	Onésime Belanger, Kamouraska, Que.	
59,854	Marie Arthémise	do	do	1868	Cap St. Ignace, Que.	75 0	22 0	10 2	90	Thomas Larivière, Quebec	
83,342	Marie Arthémise	do	do	1881	Baie St. Paul, Que.	39 5	13 5	5 2	18	Jude Harvey, Ile aux Coudres, Que.	
92,764	Marie Bertha	do	do	1887	Cacouna, Que.	44 0	14 8	6 0	22	Firmin Paradis, Cacouna, Que.	
88,320	Marie Blanche	do	do	1885	St. Siméon, Que.	54 0	17 2	6 8	40	Hilaire Dubé, Trois-Pistoles, Que.	
72,082	Marie C. Josephine	Chatham, N.B.	do	1875	Madisco, N.B.	34 0	12 3	4 3	13	E. Godin, Madisco, N.B.	
80,724	Marie Caroline, Etoile de Mer.	Quebec	do	1879	Ste. Anne de la Pocatière, Que.	46 7	15 1	6 6	26	Auguste Lafrance, Ste. Anne de la Pocatière, Que.	
103,278	Marie Celia	Chatham, N.B.	do	1891	Bathurst, N.B.	37 0	12 5	5 2	13	L. Albert, Grand Anse, N.B.	

100,861	Marie Célina	Quebec	do	1893	Black River	50 4	17 6	6 8	34	Joseph Desgagné, Anse St. Jean, Que.
53,850	Marie Célina	do	do	1866	St. Jean Port Joli, Que.	55 0	16 9	7 4	38	Louis Bois, St. Siméon, Que.
59,858	Marie Célina	do	do	1868	Chateau Richer, Que.	59 5	17 4	6 3	39	R. Leclerc, St. Siméon, Que.
50,746	Marie Cere	do	do	1858	Chateau Richer, Que.	59 0	16 0	5 4	27	Onésime Tremblay, St. François, Co. Charlevoix, Que.
75,663	Marie Clara	do	do	1871	Bay St. Paul, Que.	42 5	13 5	6 0	23	Prime Boily, Bay St. Paul, Que.
103,136	Marie Claude	do	do	1894	Sandy Bay, Que	43 4	14 7	5 4	21	U. Couillard, Sandy Bay, Que.
103,369	Marie Claudia	do	do	1894	Les Escoumains, Que.	64 2	20 2	6 5	52	E. Saingelais, Les Escoumains, Que.
71,635	Marie D'Alvina	Montreal	Sloop	1873	Lanoraie, Que	101 0	22 8	7 0	109	B. Desrosiers, Thurso, Que.
33,091	Marie Delima	Quebec	Schr—Glt	1855	Cap St. Ignace, Que.	37 9	14 0	5 5	18	Mrs. J. B. Gorteau, *dit* Deslauriers, L'Islet, Que.
51,527	Marie Delphine	do	do	1865	St. Thomas, Que.	61 0	18 0	8 2	49	Auguste Boulet, St. Thomas, Que.
100,541	Marie Delphine	Digby	do	....	....	72 0	20 6	8 9	67	A. Melanson, Plympton, N.S.
43,455	Marie des Anges	Quebec	Barge	1861	Yamaska, Que	84 3	22 2	6 0	74	Alf. Charland, Yamaska, Que.
73,494	Marie Dolorosa	Amherst, M.I.	Schr—Glt	1882	Cabin Cove, Gaspe Co., Que.	60 5	19 7	9	44	Anaré Devaux, Magdalen Islands, Que.
69,382	Marie du Sacré Cœur	Gaspé	do	1886	Esquimaux Point, Que.	57 6	18 0	8 0	46	Onésime Turbis, Esquimaux Point, Que.
72,932	Marie Eliza	Quebec	do	1874	Malbaie, Que.	47 0	14 8	6 6	27	Achille Gagnon, Malbaie, Que.
66,018	Marie Eliza	do	do	1872	Bay St. Paul, Que.	59 0	19 0	8 3	56	Pierre Pineau, Rivière du Loup, Que.
77,884	Marie Elizabeth	do	do	1877	Isle aux Coudres, Que	32 2	10 8	4 7	11	Louis Tremblay, Isle aux Coudres, Que.
83,349	Marie Elizabeth	do	do	1881	Kegaska, Labrador	43 0	15 6	5 9	18	Thos. Denniss, Kegaska, Labrador.
100,366	Marie Elizabeth	do	do	1891	St. Fidèle, Que.	46 8	16 2	5 6	23	Henry Savard, St. Fidèle, Que.
88,322	Marie Elmire	do	do	1886	Les Eboulements, Que.	86 2	25 8	10 7	155	E. Menard, L'Islet, Que.
77,867	Marie Elmire	do	do	1878	Bay St. Paul, Que.	61 9	19 3	7 7	57	George Dufour, Isle aux Coudres, Que.
59,944	Marie Elmire	do	do	1869	St. Fabien, Que.	61 0	18 9	7 0	52	Joseph D. Aujou, St. Fabien, Que.
64,974	Marie Emélia	do	do	1871	Bay St. Paul, Que.	56 0	17 0	6 9	36	Benjamin Lapointe, St. Simeon, Que.
66,022	Marie Emélie	do	Sloop	1846	Grondines, Que.	66 0	24 0	7 0	85	Esdras Rioux, Batiscan, Que.
88,315	Marie Emélie	do	Schr—Glt	1884	Bay St. Paul, Que.	60 0	21 7	8 0	56	B. Boudreault, Anse St. Jean, Que.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
33,300	Marie Emma......	Quebec....	Schr—Glt	1857	Rimouski, Que.. ...	59 7	15 8	7 1	43	Daniel Rioux, Trois Pistoles, Que.	
69,654	Marie Emma.. . ..	do	do	1874	Les Eboulements, Que.	38 5	12 9	5 8	16	Joseph Bouchard, St. Paul's Bay, Que.	
73,011	Marie Emma.......	do	do	1875	Bay St. Paul, Que...	50 4	17 5	6 2	31	F. T. Stockwell, Quebec	
73,024	Marie Enesie.......	Amherst, M.I....	do	1877	Point Basse, Gaspe Co., Que.	61 7	20 2	7 4	47	W. G. Leslie, Magdalen Islands, Que.	
41,988	Marie Espérance....	Quebec..........	do	1856	Isle aux Coudres, Que	40 0	13 8	5 8	17	Joseph Bergeron, Chicoutimi, Que.	
72,934	Marie Etoile de la Mer.	do	do	1872	Bay St. Paul, Que...	56 0	15 0	7 0	32	Elie Roy, Bay St. Paul, Que...	
42,740	Marie Felicité......	do	do	1861	St. Flavien, Que....	34 8	10 3	4 8	10	Mrs. Alexandre Lavoie, Ste. Flavie, Que.	
83,369	Marie Flora........	do	do	1882	Bay St. Paul, Que...	61 5	22 5	9 1	83	Louis Mailloux, Bay St. Paul, Que.	
69,585	Marie Georgiana....	do	do	1873	Champlain, Que....	106 0	24 5	9 2	158	Ludger Sauvageau, Champlain, Que.	
80,727	Marie Hélène.... .	do	do	1879	St. Nicholas, Que...	74 7	21 5	6 8	68	F. X. Martel, Ste. Croix, Que.	
75,658	Marie Henriette....	do	do	1877	Rivière du Loup, Que	42 0	13 4	5 2	15	John J. McWilliams, Father Point, Que.	
80,675	Marie Immaculate..	Montreal.	Sloop	1880	Lanoraie, Que......	97 9	23 0	7 6	132	Jos. Robillard, Lanoraie, Que..	
80,761	Marie Isabelle......	Quebec....	Schr—Glt	1881	Les Eboulements, Que.	48 5	18 2	7 8	38	Henry Dinning, Quebec.	
66,079	Marie Jeanne. ...	do	do	1873	Grondines, Que......	92 0	23 5	8 4	128	N. G. Kirouac, Quebec.	

73,493	Marie Joseph.......	Amherst, M.I	do	1882	Amherst, Gaspe Co., Que.	68 0	19 6	8 1	56	Philip Gaudin, House Harbour, Magdalen Islands, Que.
74,282	Marie Joseph.......	Quebec..........	do	1876	St. Roch des Aulnets, Que.	58 3	19 5	6 2	43	Elzear Tremblay, Malbaie, Que.
100,292	Marie Joseph.	Chatham, N.B....	do	1891	Shippegan, N.B.....	36 4	12 3	4 6	12	Lazare Gauvin, Shippegan, N.B
96,777	Marie Joseph.	Port Hawkesbury.	do	1894	Cheticamp, C.B	33 2	11 1	5 4	11	V. Roach, Cheticamp, C.B....
100,452	Marie Joseph.....	Quebec.....	Sloop.........	1892	St. Fulgence, Que...	60 6	20 6	6 0	47	Charles Lajoie, St. Fulgence, Que.
100,358	Marie Josephine....	do	Schr—Glt	1891	River du Loup, Que.	88 4	22 8	8 2	117	Antoine Gagnon, Quebec......
50,701	Marie Josephine....	do	Barge........	1863	Champlain, Que. ...	91 0	22 5	9 0	117	Godfrcy Clairmont, Champlain, Que.
85,757	Marie Josephine....	do	Schr—Glt	1876	St. Michel, Que.....	31 0	13 5	4 6	11	Narcisse Levesque, Isle Verte, Que.
51,505	Marie Julie.........	do	do	1862	Labrador	46 0	14 0	5 9	22	Simon Bourke, Kaska, Labrador.
53,868	Marie Laure........	do	do	1866	St. Irénée, Que	40 2	14 0	5 9	19	Mrs. A. A. Lynch, Cacouna, Que.
83,346	Marie Laure........	do	do	1881	Les Eboulements, Que.	49 7	16 8	6 8	33	Amable Letourneau, St. Thomas, Que.
77,886	Marie Laure Atala..	do	do	1879	Trois Pistoles, Que..	45 5	14 8	6 4	27	Flavien Boullianne, Tadousac, Que.
51,531	Marie Léa	do	do	1864	Cape Chatte, Que...	67 5	19 8	8 2	63	T. J. Lamontagne, Ste. Anne des Monts, Que.
73,984	Marie Léa.....	do	Barge	1864	Quebec.............	65 0	22 1	5 9	49	Lezaire Lafleur, Ste. Croix, Que.
80,741	Marie Léda.........	do	Schr—Glt ...	1880	Baie des Mille Vaches, Que.	50 2	16 8	6 4	34	Luc Tremblay, Portneuf, Que .
59,921	Marie Léda.........	do	do	1869	L'Islet, Que	63 0	22 0	6 1	53	Wm. Tremblay, St. Jérôme de Matane, Que.
42,741	Marie Liberté......	do	do	1861	Malbaie, Que..... .	42 4	14 0	5 7	19	J. Ballavance, Rimouski, Que .
33,652	Marie Louise	New Carlisle......	do	1877	Carleton, Ont... . .	41 0	13 7	5 6	16	N. Roy, Petit Rocher, N.B....
75,449	Marie Louise	Gaspé...........	do	1886	Anticosti...........	40 0	11 1	4 3	11	Chas. G. Le Bas, Percé, Que...
33,270	Marie Louise	Quebec..........	do	1856	Malbaie, Que.......	61 2	18 9	8 2	56	Wm. Park, Newcastle, N.B ...
41,992	Marie Louise	do	do	1857	St. Thomas, Que....	39 2	13 0	6 6	19	James Buchanan, Quebec......
37,100	Marie Louise	do	do	1855	Isle aux Coudres, Que	48 0	16 5	6 9	28	Geo. Tremblay, Les Eboulements, Que.
55,899	Marie Louise	do	do	1864	Anse aux Foins, Que.	34 0	13 5	5 8	14	Prudent N. Lizotte, Que ......
55,912	Marie Louise	do	do	1860	do ..	35 0	15 0	5 4	14	A. Letourneau, Quebec........
59,985	Marie Louise	do	Barge	1870	Ste. Anne, Champlain, Co., Que.	92 5	22 5	6 6	93	Joseph De Villers, St. Louis de Lotbinière, Co. Lotbinière, Que

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
64,975	Marie Louise	Quebec	Schr—Glt	1870	Champlain, Que.	84 6	22 3	7 7	91	Evan John Price, Quebec	
69,584	Marie Louise	do	do	1873	Natashquan, Que	45 6	15 5	6 3	23	Pierre Ouelette, Quebec	
69,586	Marie Louise	do	do	1872	Baie St. Paul, Que	48 0	15 5	7 6	31	Alfred Tremblay, La Petite Rivière St. François, Que.	
72,940	Marie Louise	do	do	1875	St. Fidèle, Que	42 5	14 0	5 7	22	Denis Gauthier, Ste. Fidèle, Que	
73,020	Marie Louise	do	do	1874	Isle aux Coudres, Que	34 1	14 0	5 6	13	Bernard Tremblay, St. Louis, Isle aux Coudres, Que.	
73,983	Marie Louise	do	do	1875	Champlain, Que	77 1	21 4	7 7	90	F. Thibaudeau, Portneuf, Que.	
100,295	Marie Louise	Chatham, N.B.	do	1892	Caraquet, N.B.	38 0	13 3	6 4	18	Joseph A. Paulin, Caraquet, N.B.	
100,365	Marie Louise	Quebec	do	1889	Isle aux Grues, Que.	35 0	12 8	4 8	13	Joseph Lebel, Isle aux Grues, Que.	
100,457	Marie Louise	do	do	1892	Grandes Bergeronnes Que.	52 4	18 6	6 4	38	Alfred Tremblay, Grandes Bergeronnes, Que.	
103,611	Marie Louise	do	do	1895	Isle aux Coudres, Que	44 0	14 8	5 7	21	T. Tremblay, Isle aux Coudres, Que.	
103,139	Marie Louisiana	do	Schr—Glt	1894	Murray Bay, Que	64 4	19 2	8 1	61	L. Guay, St. Etienne, Murray Bay, Que.	
80,734	Marie Louisina	do	do	1880	Isle aux Coudres, Que	49 9	15 5	6 2	29	Désiré Morin, L'Islet, Que	
72,938	Marie Lumina	do	Barge	....	Unknown	74 5	23 5	8 1	91	Jos. Paquette, Grondines, Que.	
59,878	Marie Marcelline	do	Schr—Glt	1864	Les Caps, Que	48 0	17 0	5 2	24	Théophile Gagnon, St. Joachim, Que.	

88,328	Marie Oliva	Quebec	do	1886	Les Eboulements, Q.	48 0	17 0	6 7	33	J. Pelletier, St. Roch, Que
100,464	Marie Oliva	do	do	1893	Isle aux Coudres, Que	32 4	12 4	4 8	12	H. Demeule, Isle aux Coudres, Que.
48,153	Marie Olive	do	do	1863	Caraquet, N.B.	49 0	15 8	6 4	35	Placide Cormier, Caraquet, N.B.
77,882	Marie Ovéline	do	do	1877	Isle aux Coudres, Que	34 0	12 5	5 0	13	Elzéar Tremblay, Isle aux Coudres, Que.
33,096	Marie Philomène	do	do	1855	St. Irénée, Que	59 2	19 2	8 5	58	Félix Arseneau, Bonaventure, Gaspé, Que.
74,289	Marie Philomène	do	do	1877	Les Eboulements, Q.	60 5	19 0	8 1	63	Elizabeth Simard (Widow Elie Roy) St. Paul, Que.
43,465	Marie Priscille	do	do	1861	Port au Percil, Que.	43 0	14 5	5 8	19	Alfred Pellerain, St. Roch des Aulnaies, Que.
85,455	Marie Rose	do	do	1882	Isle aux Coudres, Que	63 9	22 5	9 4	81	Seraphine Dufour, Isle aux Coudres, Que.
73,044	Marie Ste. Anne	do	do	1875	St. Jean Port Joli, Que.	60 5	17 9	8 0	47	T. Deslauriers, Fraserville, Que.
51,549	Marie Ste. Geneviève	do	Barge	1864	Batiscan, Que.	79 5	22 5	7 3	81	Pierre Chevalier, Notre Dame de Portneuf, Que.
66,076	Marie St. Jean	do	do	1872	St. Jean Deschaillons, Que.	92 8	23 0	8 3	115	Léon Laroche, Ste. Croix, Que.
75,667	Marie Sarah	do	Schr—Glt	1877	St. Jean Port Joli, Que.	51 8	17 0	6 8	37	T. Bergeron, Chicoutimi, Que.
33,105	Marie Séraphine	do	do	1843	do	49 2	15 5	6 2	28	Robert Setter, Quebec
80,752	Marie Sophie	do	do	1878	Bay St. Paul, Que.	49 1	18 0	6 6	35	Charles A. R. Desjardins, St. André de Kamouraska, Que.
69,627	Marie Stella	do	do	1873	Grondines, Que.	98 1	23 8	9 5	138	Onésime Rivard, Grondines, Que.
103,092	Marie Stella	Montreal	Sloop	1893	Pierreville, Que.	107 7	23 0	8 2	143	F. Desmarais, St. François, Que.
53,876	Marie Syrenne	Quebec	Schr—Glt	1866	Mille Vaches, Que	49 3	14 5	7 3	30	Pierre Boucher, River Ouelle, Que.
100,469	Marie Victoire	do	do	1892	Isle aux Coudres, Que	40 2	13 9	5 7	20	A. Pedneaux, Isle aux Coudres, Que.
88,310	Marie Victoria	do	do	1882	Cacouna, Que.	38 0	12 4	5 5	18	Firmin Paradis, Cacouna, Que.
33,026	Marie Victoria	do	do	1853	St. Antoine de Tilly, Que.	61 0	19 6	6 0	51	Pierre Hamel, Pointe aux Trembles, Que.
72,931	Marie Victoria	do	do	1874	Isle aux Coudres, Que.	41 4	13 5	6 2	18	Joseph Boily, Baie St. Paul, Que.
50,836	Marie Victorine	do	do	1864	Caraquet, N.B.	54 0	16 5	7 1	35	Joseph Guinet, Caraquet, N.B.
77,877	Marie Vigilante	do	do	1879	Baie St. Paul, Que.	76 2	23 0	9 9	114	Hon. C. A. P. Pelletier, Quebec.
74,281	Marie Vigilante	do	do	1863	Isle aux Coudres, Que.	41 2	14 0	5 6	19	Joseph Harvey, Isle aux Coudres, Que.
43,454	Marie Vigilante	do	do	1862	St. Roch, Que.	45 0	13 3	5 4	19	Joseph Caron, St. Roch, Co. L'Islet, Que.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
48,177	Marie Vigilante	Quebec..........	Schr—Glt	1864	Cap. St. Ignace, Que	76 5	21 5	8 9	83	Aristie Bélanger, Cap. St. Ignace, Que.	
33,277	Marie Vigilante	do	do	1856	Baie St. Paul, Que..	61 0	17 0	8 6	57	O. Girard, St. Irénée, Que.....	
97,139	Marie Vigilante	do	do	1888	Goose Island, Que ..	71 2	19 2	5 0	39	Eucher Lachance, Goose Island, Que.	
100,354	Marie Zoé	do	do	1886	Isle aux Coudres, Que.	32 0	11 8	4 4	10	P. Peron, St. Thomas, Que....	
46,498	Mariner........ ...	Halifax..	do	1866	East Medway, N.S..	66 0	20 8	8 2	56	W. C. Henley, Spry Bay, N.S.	
53,879	Marinière	Quebec..........	do	1866	Grondines, Que. ..	76 8	22 0	8 0	80	Chas. Arcand, Grondines, Que.	
72,157	Marion.	Windsor, N.S.....	do	1875	Walton, Hants Co., N.S.	48 2	15 8	6 1	25	Jas. George, Parrsboro', N.S ..	
103,257	Marion.............	St. John, N.B ...	do	1895	Cambridge, N.B	87 7	29 2	7 5	124	John E. Moore, St. John, N.B.	
100,696	Marion Emerson....	Pictou, N.S. .. .	do .. .	1895	Murray Harbour, P. E. I.	51 5	16 0	6 5	30	Reuben Cohoon, Murray Harbour, P.E.I.	
88,662	Marion F...........	Chatham, N.B....	do	1885	Tracadie, N.B	48 4	15 3	6 3	24	W. Ferguson, Tracadie, N.B .	
....	Marion L. Breck....	Kingston.........	do	1863	Garden Island, Ont.	127 1	23 5	11 9	298	John McGibbon, Sarnia, Ont..	
100,840	Maritime...........	Lunenburg	do	1894	La Have, N.S	64 2	21 0	8 5	59	A. McKean, La Have, N.S...	
103,346	Marjorie	Montreal.........	Sloop.........	1895	Dorval, Que	27 2	9 3	2 6	3	W. G. Ross, Montreal....... .	
97,182	Mark Curry.......	Windsor, N.S. ...	Bk—Bq......	1890	Newport, N.S	202 0	41 2	22 5	1256	J. A. Shaw, Windsor, N.S	Classed Bureau Veritas.

72,327	Mark Twain	St. John, N. B.	do	1878	St. Martin's, N.B.	158 2	34 4	19 3	765	John McGinty, St. John, N.B.	
46,385	Marlborough	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1863	Hantsport, Hants Co., N.S.	202 0	39 8	25 0	1383	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	Classed American Record.
94,875	Marquis of Lorne	Montreal	Barge	1879	Whitehall	104 4	21 8	8 4	163	Norbert Leclaire, Coutrecœur, Que.	
100,573	Marsala	Lunenburg	Schr—Glt	1893	La Have, N.S	52 6	17 3	7 3	38	J. Shankle, La Have, N.S.	
100,455	Marteau	Quebec	do	1888	Escoumains, Que.	71 2	22 4	6 4	54	Théophile Bois, St. Siméon, Que.	
103,413	Martello	Lunenburg	do	1894	Mahone Bay, N.S.	66 0	21 7	8 4	65	A. Ernst, Mahone Bay, N.S.	
92,313	Martha	Liverpool	do	1886	Brooklyn, N.S.	33 2	12 7	5 0	10	Eusebe Chiasson, Cape Breton.	
83,284	Martha Ann	Kingston	Sloop	1876	Dog Lake, Ont.	83 0	17 3	4 1	38	P. M. Frederick, Belleville, Ont.	
97,035	Martha Ella	Yarmouth	Schr—Glt	1891	Yarmouth, N.S.	36 4	12 7	5 0	13	George Hamilton, Argyle, N.S.	
34,763	Martha Greenow	St. John, N.B	do	1854	do	58 3	15 8	8 2	55	Leonard Martin, Falmouth, Hants Co., N.S.	
42,091	Martha Riordan	Digby	do	1868	Granville, N.S.	72 7	20 8	8 8	87	Daniel J. Riordan, Granville, N.S.	
75,550	Martino	Barrington	do	1878	Eel Brook, N.S.	39 0	13 0	4 5	12	Hiram Nickerson, Barrington, N.S.	
38,522	Mary	Arichat	do	1874	French Village, C.B.	49 5	16 3	6 4	23	Isaac Boudrot, River Bourgeois, C.B.	
38,358	Mary	do	do	1857	Pomquet, N.S	49 4	13 5	5 9	21	Peter DeCarteret, Jersey	
38,400	Mary	do	do	1860	Poulamond, C.B.	59 2	18 0	7 7	24	John McKay, Marble Mountain, C.B.	
38,399	Mary	do	do	1853	Riv. Bourgeois, C.B.	40 8	12 3	5 9	19	Simon Landry, Riv. Bourgeois, C.B.	
42,260	Mary	Chatham, N.B.	do	1860	Caraquet, N.B.	46 0	13 8	6 0	21	H. Landry, Caraquet, N.B	
61,439	Mary	do	do	1865	do	36 0	13 0	4 4	15	G. Noel, Shippegan, N.B	
72,077	Mary	do	do	1870	Shippegan, N.B.	35 3	11 7	4 3	12	P. Robichand, Shippegan, N.B.	
75,896	Mary	do	do	1878	Richibucto, N.B	34 7	12 3	4 3	9	Anthony Gallant, Lot 15, P. E. Island.	
85,692	Mary	do	do	1880	Caraquet, N.B.	34 0	12 8	4 7	11	J. Gionet, Caraquet, N.B.	
35,997	Mary	Halifax	do	1856	Jeddore, N.S.	43 2	14 1	6 1	20	A. Buser, Musquodoboit, N.S.	
50,772	Mary	do	do	1858	Chezetcook, N.S.	40 0	12 4	4 7	13	P. Young, Eastern Passage, N.S.	
54,115	Mary.	do	do	....	French St. Peters, C.B.	52 0	15 5	6 8	31	W. Lawson, Halifax, N.S.	
54,158	Mary	do	Bk—Bq	1851	Waldboro', U.S.	112 0	24 6	11 7	258	Ben. C. Potter, Arichat, C.B.	

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
35,638	Mary	Halifax	Schr—Glt	1852	Newdiquoddy, N.S.	69 4	18 8	9 4	71	T. C. Shreve, Digby, N.S	
38,780	Mary	New Carlisle	do	1869	New Richmond, Que.	49 0	15 3	5 8	19	Ant. LeBlanc, New Richmond, Que.	
46,082	Mary	Arichat	do	1862	Shelburne, N.S.	59 5	18 2	7 2	43	David Gruchy, D'Escousse, C.B.	
33,219	Mary	Quebec	do	1855	Matane, Que.	56 4	17 0	7 3	42	Jean Joncas, Matane, Que.	
66,066	Mary	do	do	1873	Malbaie, Que.	59 5	18 0	8 0	54	Emile Potvin, St. Alexis, Que.	
51,536	Mary	do	do	1865	St. Irénée, Que	59 5	18 0	8 7	50	Antoine Joncas, Berthier, Co. Montmagny, Que.	
59,893	Mary	do	do	1866	Mille Vaches, Que.	40 0	12 9	6 0	19	Clement Lavoie, La Petite Rivière, St. François, Que.	
74,378	Mary	St. Catharines	do	1877	Merritton, Ont.	84 0	20 3	7 0	87	Neil McGheachie, St. Catharines, Ont.	
37,931	Mary	Yarmouth	do	1854	Argyle, N.S.	46 7	13 7	7 6	37	C. W. Clements, Yarmouth, N.S.	
....	Mary	Port Stanley	do	1868	St. Catharines, Ont.	113 9	22 1	10 6	252	Harriet Millard, Sarnia, Ont.	
96,975	Mary	Shelburne	do	1892	Shelburne, N.S.	86 0	23 5	9 6	99	Charles Powell, Dalhousie, N.B.	
100,462	Mary	Quebec	do	1893	Ste. Irénée, Que.	41 4	15 0	5 6	19	F. Taché, Ste. Irénée, Que.	
103,314	Mary	Port Hawkesbury	do	1893	Cheticamp, C.B.	34 0	10 6	5 0	10	John Boudrot, Eastern Harbour, N.S.	
74,142	Mary A	Lunenburg	do	1876	Broad Cove, C.B.	60 0	19 0	7 6	45	John C. McLeod, South Gut, C.B.	

94,671	Mary A. W	Halifax	do	1889	St. Margaret's Bay, N.S.	36 5	11 9	6 0	13	Mary Ann Blakeley, St. Margaret's Bay, N.S.	
97,029	Mary A. Law	Yarmouth	Bk—Bq	1890	Meteghan, N.S.	185 4	35 6	19 3	890	William Law, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
72,976	Mary A. Taylor	Digby	Schr—Glt	....	United States	63 8	19 5	7 0	52	M. T. Peters, Westport, N.S.	
85,590	Mary A. Troop	St. John, N.B.	Bk—Bq	1882	Portland, N.B.	189 4	37 3	22 4	1118	Howard D. Troop, St. John, N.B.	do
36,344	Mary Alice	Halifax	Schr—Glt	1861	Barrington, N.S.	69 5	22 3	7 6	58	J. M. Shand, Barrington, N.S.	
85,388	Mary Alice	do	do	1883	La Have, N.S.	41 0	16 4	6 5	20	Wm. Malcolm, Port Malcolm, N.S.	
57,250	Mary Alice	Lunenburg	do	1867	do	57 6	19 4	7 0	36	William Zwicker, Mahone Bay, N.S.	
......	Mary Alice	Windsor, Ont.	Scow—Chd	1866	River Ruscom, Ont.	62 0	18 0	4 6	51	E. Walsh, Detroit, U.S.	
97,024	Mary Amanda	Yarmouth	Schr—Glt	1869	Duxbury, Mass., U.S	67 0	18 9	5 9	42	Frank J. Harris, Yarmouth, N.S.	
42,076	Mary Ann	Digby	do	1850	St. Mary's Bay, N.S.	65 0	16 8	8 8	76	Cornelius Crowley, Gilbert's Cove, N.S.	
35,843	Mary Ann	Halifax	do	1849	Sheet Harbour, N.S.	64 0	18 1	9 7	79	Samuel Lang, Sheet Harbour, N.S.	
38,560	Mary Ann	do	do	1852	Chezetcook, N. S	40 5	13 1	6 4	22	George Harding, Newfoundland	
39,021	Mary Ann	do	do	1850	Newfoundland	52 5	14 7	8 7	43	Jas. Redman, St. Margaret's Bay, N.S.	
42,311	Mary Ann	do	Bgtn—Bkglt	1862	Economy, N.S.	105 1	25 4	11 9	194	J. S. DeWolf, Liverpool, Eng.	
61,378	Mary Ann	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1871	Richibucto, N.B.	34 5	14 0	5 4	13	Colin Bell, London, Eng	
61,413	Mary Ann	do	do	1873	do	41 5	12 5	4 8	13	A. Richard, Richibucto, N.B.	
69,440	Mary Ann	Pictou, N.S.	do	1875	Antigonish, N.S.	45 6	15 9	6 0	22	George A. C. McIntosh, Murray Harbour, P.E.I.	
50,716	Mary Ann	Quebec	do	1866	Les Eboulements, Que.	51 0	15 5	7 0	29	Louis Sylvester, Rivière du Loup, *en bas*, Que.	
80,974	Mary Ann	Sydney	do	1882	Glace Bay, C.B.	43 2	13 4	5 6	19	Thomas Hart, Main-à-dieu, C.B.	
....	Mary Ann	Kingston	do	1856	Amherst Island, Ont.	98 0	18 1	6 7	110	Lewis Sharbins, Dover, Ont.	
....	Mary Ann	Toronto	do	1870	Port Credit, Ont.	63 0	15 3	5 1	43	Edward Adamson, Toronto, Ont.	
....	Mary Ann	Montreal	Barge	1860	Sorel, Que.	89 2	19 7	5 4	90	J. Delorme, Montreal, Que.	
75,577	Mary Ann Bell	Lunenburg	Schr—Glt	1877	West Dublin, N.S.	53 0	17 5	7 0	33	Vilbon Périault, Magdalen Islands.	
55,950	Mary Ann Grant	Quebec	Barge	1868	Batiscan, Que.	100 0	22 6	8 2	135	Montreal Transportation Co., Montreal, Que.	
71,162	Mary Ann Lydon	Port Hope	Schr—Glt	1874	Port Burwell, Ont.	121 0	26 0	9 7	222	F. F. Janes, Port Hope, Ont.	

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
66,098	Mary Ann Marshall.	Quebec...........	Schr—Glt	1873	Rimouski, Que......	74 2	22 0	7 0	66	Mrs. W. E. Butchart, Quebec..	
80,760	Mary Apoline.	do	do	1881	Baie St. Paul, Que..	54 2	18 4	7 0	43	Sophronie Blais (widow J. B. Pouliot), Fraserville, Que.	
90,811	Mary Baldwin	Port Hope	do	1876	Sackett Harbour, U.S	34 6	10 3	4 5	7	A. Mathews, Lakeport, Ont...	
92,385	Mary Bedford	Kingston........ .	Barge...	1888	Bedford Mills, Ont..	101 0	17 5	4 6	61	Benjamin Tett, Bedford Mills, Ont.	
38,180	Mary Bee.	Yarmouth...	Schr—Glt	1860	Chegogin, N.S	31 8	11 0	5 0	10	J. Porter, Yarmouth, N.S. ...	
100,238	Mary Bell..........	Halifax..... ..	do	1893	Harrigan Cove, N.S.	32 8	11 9	5 7	10	J. A. McDonald, Harrigan Cove, N.S.	
37,334	Mary Budd..... ...	Digby............	do	1857	St. Mary's Bay, N.S.	78 0	21 0	9 4	96	Samuel Oliver, Boston, U.S....	
83,493	Mary C	Liverpool.........	do	1884	Liverpool, N.S......	77 4	23 5	8 9	84	W. McMillan, Lewis Head, N.S.	
64,575	Mary C	St. John, N.B....	do	1871	Rockport, Westmoreland Co., N.B.	79 6	23 7	8 4	100	George W. Colwell, St. John, N.B.	
54,151	Mary Covell........	Halifax...........	do	1867	Jeddore, N.S..... .	61 5	19 3	6 9	47	Margaret Bellisle, Buctouche, N.B.	
88,114	Mary Culmer.......	do	do	1884	Harbour Island, Bahamas.	110 4	27 6	10 4	207	G. C. Hart, Halifax, N.S......	
80,864	Mary D...........	Amherst..........	do ...	1881	Wallace, N.S.......	38 6	14 8	5 7	16	Jas. Drysdale, Wallace, N.S...	
100,380	Mary D..........	Sydney	do	1893	Bras D'Or, C.B.....	46 8	16 7	6 2	27	Simion Deveaux, Bras D'Or, C.B.	
59,983	Mary Dalia.........	Quebec.	do	1870	Bic, Que..	30 8	9 8	4 5	10	Michel Pineau, Bic., Que.....	

92,742	Mary E	Sackville	do	1890	Sackville, N.B.	79 6	25 0	7 2	99	S.L.Chapman, Dorchester, N.B.	
85,664	Mary E	Halifax	do	1881	Mahone Bay, N.S.	41 6	12 6	5 6	13	Andrew Twohigg, Pennant, N.S.	
52,159	Mary E	St. John, N.B.	do	1865	Carleton, N.B.	46 6	14 6	5 7	21	Frederick Buchanan, St. John, N.B.	
88,464	Mary E	Arichat	do	1882	Sandy Cove, N.S.	33 1	11 2	5 2	10	C. DeWolfe, Arichat, C.B.	
80,865	Mary E. Bliss	Amherst	do	1893	Dartmouth, N.S.	94 5	24 7	10 5	188	Wm. Fanning, Halifax, N.S.	Classed American Record.
....	Mary E. Ferguson	Toronto	do	1868	Port Credit, Ont.	56 0	14 9	4 9	36	W. J. Hare, Port Credit, Ont.	
100,619	Mary E. Harlow	Shelburne	do	1894	Lockeport, N.S.	91 7	23 9	9 5	96	Mary E. Locke, Lockeport, N.S.	
57,485	Mary E. Lent	Annapolis	Bgtn—Bkglt.	1872	Digby, N.S.	86 8	22 2	9 3	96	Wm. Lent, Freeport, N.S.	
75,826	Mary E. McDougall	Halifax	Schr—Glt	1878	Mahone Bay, N.S.	87 5	24 9	9 7	118	Alfred Renault, Arichat, C.B.	
94,701	Mary E. Whorf	Digby	do	1870	United States	76 5	22 2	7 5	77	H. Anderson, Digby, N.S.	
69,197	Mary Eleanor	Halifax	do	1874	LaHave, N.S.	78 5	23 8	8 9	98	Ewd. Ganion, Arichat, C.B.	
42,078	Mary Eliza	Digby	do	1850	St. Mary's Bay, N.S.	65 4	16 8	8 0	72	Wm. Warner, Plympton, N.S.	
38,393	Mary Elizabeth	do	do	1874	West Arichat, C.B.	75 8	23 5	10 2	88	John E. Melanson, Plympton, N.S.	
35,295	Mary Elizabeth	do	do	1843	New Brunswick	49 1	14 5	6 3	30	Colin, McKay, Shelburne, N.S.	
69,141	Mary Elizabeth	Halifax	do	1875	Harbour au Bouche, N.S.	40 0	15 2	5 7	16	F. Levangile, Harbour au Bouche, N.S.	
37,851	Mary Elizabeth	do	do	1840	Parrsboro', N.S.	59 0	15 8	9 0	60	Elisha Pettis, Parrsboro', N.S.	
85,693	Mary Ellen	Chatham, N.B.	do	1882	Belledune, N.B.	36 1	13 0	4 5	12	Geo. Gordon, Dalhousie, N.B.	
55,528	Mary Ellen	Pictou, N.S.	do	1867	Wine Harbour, N.S.	41 5	15 7	6 4	22	James B. Clark, Summerside, P.E.I.	
77,977	Mary Ellen	Victoria	do	1863	San Francisco, U.S.	75 0	23 7	7 0	63	J. Boscowitz, Victoria, B.C.	
....	Mary Ellis	Toronto	do	1855	Bronté, Ont.	47 0	12 5	4 4	29	Wm. Newman, Port Credit, Ont.	
77,970	Mary Emeline	St. Andrews	do	1880	Beaver Harbour, Charlotte Co., N.B.	36 0	13 2	5 6	18	Jas. Murphy, Grand Manan, N.B.	
103,084	Mary Emma	Chatham, N.B.	do	1894	Caraquet, N.B.	35 0	12 5	5 0	11	O. Paulin, Caraquet, N.B.	
83,156	Mary Everitt	Belleville	do	1867	Shannonville, Ont.	120 0	26 0	8 0	198	G. H. Morden, Bronté, Ont.	
80,026	Mary F	Yarmouth	do	1878	Canning, N.S.	51 2	18 5	5 3	27	A. W. Eakins, Yarmouth, N.S.	
83,087	Mary Florence	Port Hawkesbury	do	1883	Mosers River, N.S.	59 6	19 6	7 8	53	G. Perret, Bay of Islands, Nfld.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Officia Number. Numéro matricule.	Name of Ship — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft, 10ths	Breadth. Largeur. Ft, 10ths	Depth. Profondeur. Ft, 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
....	Mary Francis......	Toronto	Schr—Glt	1872	Toronto, Ont.	46 0	10 0	3 7	15	Michael Donnelly, Township of Toronto, Ont.	
74,055	Mary Francis.......	Barrington	do	1852	Essex, U.S..	61 0	17 6	7 4	46	H. Nickerson, Barrington, N.S.	
86,000	Mary George	St. John, N.B....	do	1882	Cambridge, Queen's Co., N.B.	78 0	26 0	7 0	95	Arthur W. Adams, St. John, N.B.	
64,629	Mary Grace	Parrsboro'	do	1872	Alma, Albert Co., N.B.	45 8	15 0	5 7	19	Geo. Newcombe, Parrsboro', N.S.	
....	Mary Grover........	Cramahe	do	1855	Colborne, Ont	111 3	22 7	9 1	184	James Conmee, Port Arthur, Ont.	
73,491	Mary Jane	Amherst, M.I.....	do	1881	Alright Island, Gaspe Co., Que.	63 7	19 5	7 5	47	J. G. Binet, Magdalen Islands, Que.	
42,223	Mary Jane	Annapolis	do	1861	Clements, N.S......	52 2	15 6	6 7	25	James Ewart, St. John, N.B..	
80,917	Mary Jane	Halifax.	do	1880	Cape Wolf, P.E.I...	69 0	19 0	7 3	55	Thos. Dunlop, Amherst, N.S..	
36,131	Mary Jane	do	do	1858	Port Piswick, N.S..	43 1	14 8	6 6	19	Enos Eisnor, Chester, N.S.....	
51,504	Mary Jane	Quebec...........	do	1864	Ste. Anne de la Pérade, Que.	73 0	22 0	7 6	70	Zéphirin Devan, Ste. Anne de la Pérade, Que.	
53,892	Mary Jane	do	do	1866	St. Antoine de Tilly, Que.	72 0	22 0	6 4	64	George Legendre, St. Antoine, Lotbinière Co., Que.	
42,431	Mary Jane	do	do	1866	Mingan, Que........	35 6	13 0	5 9	14	Louis Bernier, Cap St. Ignace, Que.	
48,170	Mary Jane	do	do ...	1863	Ste. Croix, Que.....	69 0	20 5	7 2	58	Julien Lemay, Ste. Croix, Que.	
77,854	Mary Jane	Sydney......... .	do ...	1879	Cape North, C.B....	43 5	15 0	5 1	17	Wm. Gwinn, Cape North, C.B.	

80,964	Mary Jane	Sydney..........	do	1880	Lingan, C.B........	50 0	17 1	6 3	27	John Vooght, North Sydney, C.B.	
80,819	Mary Jane	Windsor, N.S.....	do	1875	Cornwallis, N.S.....	32 0	11 0	5 3	9	Wm. C. Bell, Cornwallis, N.S..	
....	Mary Jane	St. Catharines....	Barge	1866	Port Robinson, Ont.	81 0	19 0	6 6	106	John Boyle, Thorold, Ont.. ..	
92,509	Mary Jane	St. Andrews	Schr—Glt	1870	Beaver Harbour, N.B	33 0	11 4	6 0	13	Alfred Calder, Campobello, N.B.	
92,413	Mary Jane	Chatham, N.B....	do ...	1888	Tracadie, N.B......	37 5	13 0	5 4	14	Théodore Savoy, Tracadie, N.B.	
74,352	Mary Joseph........	Pictou, N.S......	do	1877	Merigomish, N.S....	56 1	18 1	7 4	42	Uriah Matthew, Souris, P.E.I.	
92,568	Mary Kate..........	Shelburne	do	1887	Sheet Harbour, N.S.	35 4	12 6	6 0	13	Charles G. Acker, Churchover, N.S.	
72,066	Mary L	Arichat..........	do	1881	St. Peter's, C.B.....	45 0	15 9	6 3	19	Peter Burke, Beaver's Cove, C.B.	
85,542	Mary L. Burrill.....	Yarmouth........	Ship—3 m....	1883	Little Brook, N.S...	210 3	40 5	23 5	1499	Wm. Burrill, Yarmouth, N.S..	Classed Bureau Veritas.
41,944	Mary Lady........	Quebec...........	Schr—Glt	1858	St. Irénée, Que.....	64 2	18 0	8 0	54	Jean Lavoie, Rimouski, Que...	
96,769	Mary Lambert. ...	Port Hawkesbury.	do	1889	Cheticamp, C.B.....	33 6	11 4	4 8	11	C. Chiasson, Cheticamp, C.B..	
92,420	Mary Louise........	Chatham, N.B....	do	1889	Pokemouche, N.B ..	35 4	13 2	5 2	13	Wm. LeBreton, Pokemouche, N.B.	
100,781	Mary Louise........	do	do	1889	Caraquet, N.B... ..	36 7	12 3	4 5	11	C. Hubbard, Caraquet, N.B...	
42,396	Mary Mac..	Halifax.....	do	1863	Isaac's Harbour, N.S	52 1	17 2	6 9	31	John Robertson, Pictou, N.S..	
83,095	Mary Margaret.....	Port Hawkesbury.	do	1876	South River, P.E.I..	37 1	14 0	6 1	17	John Cohoon, Murray Harbour, P.E.I.	
59,331	Mary Maria........	St. Andrews......	do	1833	Lepreaux, Charlotte Co., N.B.	50 4	17 0	5 5	26	Wm. Kent, Grand Manan, N.B.	
83,434	Mary May..........	Brrrington	do	1886	Gilbert's Cove, N.S.	44 0	15 6	5 8	20	E. A. Nickerson, Barrington, N.S.	
72,047	Mary Moulton....	Arichat..........	do	1875	River Bourgeois, C.B.	49 0	16 8	6 8	26	Alexander McDonald, Breeding Cove, C.B.	
74,102	Mary O'Dell........	Halifax..........	do .. .	1877	St. Peter's C.B......	33 4	17 3	6 9	31	E. A. Pennie, Sheet Harbour, N.S.	
85,653	Mary O'Dell........	do	do	1875	St. Margaret's Bay, N.S.	34 8	12 5	5 0	9	Jas. L. Richardson, St. Margaret's Bay, N.S.	
88,583	Mary O'Dell........	Yarmouth.... ...	do	1884	Argyle, N.S.	40 5	13 5	5 0	13	Eli Surrette, Argyle, N.S......	
83,497	Mary P.....	Charlottetown	do	1884	Liverpool, N.S......	90 8	26 0	10 8	139	Walter Matheson, Charlottetown, P.E.I.	Classed American Record
66,963	Mary Pickard.......	St. John, N.B....	do	1874	Upper Gagetown, Queen's Co., N.B.	75 7	25 0	7 0	89	W. L. Gates, River Hébert, N.S.	
83,226	Mary Queen........	Charlottetown	do	1881	Fifteen Point, P.E.I.	48 4	14 4	5 9	22	Samuel White, Cape Egmont, P.E.I.	
100,957	Mary R............	Chatham, N.B....	do	1893	Caraquet, N.B......	38 1	13 1	5 5	12	W. S. Loggie, Chatham, N.B..	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft 10ths	Ft 10ths	Ft 10ths			
77,780	Mary S. Gordon ...	Goderich	Schr—Glt	1882	Kincardine, Ont....	56 0	17 0	4 9	28	C. Graham, Kincardine, Ont...	
55,938	Mary, Star of the Seas.	Quebec......... ..	do	1867	Caraquet, N.B......	65 5	20 0	7 8	59	Edward LeBoutillier, Caraquet, N.B.	
83,457	Mary Taylor.... ...	Victoria..........	do	1875	Ulsalady, U.S.A....	67 0	20 3	8 0	43	J. A. Bachtel, Victoria, B.C...	
88,447	Mary W. J.........	Halifax	do	1884	Moiser's River, N.S.	65 8	21 2	7 9	69	David McLeod, Charlottetown, P.E.I.	
59,247	Marysville	St. John, N.B....	Wdbt—Bàb...	1869	Westfield, King's Co. N.B.	75 2	25 5	6 6	78	S. B. Kelly, River Hébert, N.S.	
61,814	Maryville......	Yarmouth.. .. .	Schr—Glt	1870	Saulnierville, N.S...	30 0	10 6	4 0	7	J. Sonio, Saulnierville, N.S....	
72,675	Mascot.............	Victoria..........	do	1875	Seattle, U.S........	68 7	19 2	4 6	40	Dora Siewerd, Victoria, B.C...	
36,277	Mathew Mooney....	Halifax.....	do	1859	Chezetcook, N.S ...	49 6	15 9	7 0	24	A. M. Bell, Halifax, N.S......	
46,207	Mathilda.	Quebec...........	do .. .	1863	Bay St. Paul, Que...	51 0	16 5	7 3	32	John R. Hamilton, New Carlisle, Que.	
38,945	Matilda	Arichat...........	do	1854	Port Hawkesbury, N.S.	59 4	17 4	7 8	43	D. N. Shaw, L'Ardoise, N.S...	
61,994	Matilda	Halifax.	do	1871	Stewiacke, N.S......	49 2	15 0	5 3	22	Peter and Jas. R. Brown, Pictou, N.S.	
77,895	Matilda	Sackville	do	1882	Shediac, N.B.......	59 0	18 8	6 7	47	Henry O'Leary, Richibucto, N.B.	
35,314	Matilda	St. Andrews......	Sloop..	1833	Grand Manan, Charlotte Co., N.B.	38 1	13 4	6 0	28	John Stinson, St. Andrews, N.B.	
....	Matilda	Montreal.........	Barge	1873	Yamaska, Que .. .	104 0	22 0	7 6	139	J. Courteau, Nicolet, Que......	

97,069	Matilda	Charlottetown	Bktn—Bhglt.	1892	Montague, P.E.I.	119 3	30 0	12 2	298	George Wightman, Montague P.E.I.	Classed English Lloyds.
38,614	Matilda Hopewell	Sydney	Schr—Glt	1860	Gabarous, C.B.	74 6	22 7	9 5	99	Neil Curry & Son, Sydney, C.B.	
35,604	Matthew Man Ostle	Quebec	do	1858	Richibucto, N.B.	62 0	18 0	8 3	53	Silvanus Powell, Richibucto, N.B.	
92,572	Mattie B.	Halifax	do	1888	Ship Harbour, N.S.	47 0	17 7	7 3	32	Moses Chiasson, Margaree Forks, C.B.	
100,816	Mattie Morrissey	Barrington	do	1894	Shelburne, N.S.	52 0	16 6	6 2	24	D. G. Morrissey, Clarke's Harbour, N.S.	
71,036	Maud	Digby	do	1876	Yarmouth, N.S.	52 0	16 5	6 2	31	J. Mitchell, Sandy Cove, N.S.	
83,108	Maud	Halifax	do	1881	Spry Bay, N.S.	40 5	12 6	5 6	15	A. H. Flinn, Halifax, N.S.	
71,194	Maud	Ottawa	Barge	1875	Ottawa	110 0	22 6	7 5	137	W. Owens, Montreal	
90,269	Maud Carter	Halifax	Schr—Glt	1885	Humber Sound, Nfld	74 9	21 9	9 0	91	D. H. Webber, Jeddore, N.S.	Classed American Record.
83,092	Maud F.	Port Hawkesbury	do	1878	Steep Creek, N.S.	28 6	11 0	5 6	11	W. Critchell, Steep Creep, N.S.	
94,679	Maud Gillam	Halifax	do	1889	Shelburne, N.S.	76 0	22 0	8 6	79	Michael Gillam, Channel, Nfld.	
59,326	Maud Holmes	St. Andrews	do	1870	Beaver Harbour, Charlotte Co., N.B.	52 0	15 5	5 6	21	Andrew H. Cheney, Grand Manan, N.B.	
90,678	Maud S	Victoria	do	1886	Shelburne, N.S.	85 0	23 0	9 2	97	George H. Brown, Victoria, B.C.	Classed American Record.
85,518	Maud S	Toronto	do	1884	Port Credit, Ont.	52 3	16 4	3 6	25	Solomon Sylvester, Toronto, Ont.	
77,982	Maud S	Port Rowan	do	1880	Georgian Bay, Ont.	52 0	15 0	6 0	21	Mrs. H. Crooker, Port Rowan, Ont.	
94,749	Maud S	St. John, N.B.	do	1888	Maquapit Lake, N.B.	65 5	20 5	5 4	63	Isaac H. Carle, Canning, N.B.	
100,376	Maud S.	Sydney	do	1892	Cow Bay, C.B.	36 6	12 4	6 3	13	G. P. Leslie, Spry Bay, N.S.	
92,604	Maudie	Digby	do	1889	Lunenburg, N.S.	46 3	15 5	6 4	26	D. & O. Sproul, Digby, N.S.	
72,640	Mauna Loa	Maitland	Bk—Bq	1881	Maitland, N.S.	189 9	37 1	22 0	1071	Chas. Putnam, Maitland, N.S.	Classed Bureau Veritas.
94,777	Maurice C. Geldert	Lunenburg	Schr—Glt	1889	LaHave, N.S.	82 1	24 0	8 9	100	Geo. Geldert, Lunenburg, N.S.	
92,703	Max	Winnipeg	Barge	1889	Rat Portage, Ont.	57 5	13 7	4 8	26	Matthew Brown, Rat Portage, Ont.	
100,2[illegible]6	May	Vancouver	Scow—Ch'd	1887	Vancouver, B.C.	68 0	18 9	4 4	46	Union Steamship Co., Ltd., Vancouver, B.C.	
69,189	May	Lunenburg	Bgtn—Bkglt	1874	Lunenburg, N.S.	90 5	23 4	10 5	148	L. Anderson & Co., Lunenburg, N.S.	
80,654	May	Ottawa	Barge	1880	Montreal	110 0	22 5	7 2	165	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
100,227	May	Halifax	Schr—Glt	1893	Sambro, N.S.	37 8	11 4	5 0	10	W. S. Henneberry, Sambro, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
103,088	May	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1888	Caraquet, N.B.	34 4	13 4	4 8	10	M. Cormier, Caraquet, N.B.	
103,022	May	Parrsboro'	do	1895	Spencer'sIsland, N.S.	38 0	12 0	5 4	12	Robert Spicer, Spencer's Island, N.S.	
92,581	May B.	Gaspé	do	1888	P. E. Island	39 8	12 3	4 9	14	Robert J. Vincent, Seal Rock, Gaspé, Que.	
66,981	May Bell	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb.	1874	Cambridge, Queen's Co., N.B.	76 0	26 0	6 6	76	James Day, Westfield, King's Co., N.B.	
97,158	May Belle	Victoria	Schr—Glt	1891	Victoria, B.C.	67 2	20 0	7 4	58	Victoria Sealing and Trading Co., Victoria, B.C.	
94,793	May English	Richibucto	do	1890	Kingston, N.B.	38 0	13 0	5 4	10	Daniel English, Kingston, N.B.	
38,097	May Flower	Yarmouth	do	1852	Beaver River, N.S.	34 3	9 0	4 9	10	C. Sollows, Westport, N.S.	
41,604	May Flower	Quebec	do	1858	Bagotville, Saguenay, Que.	67 4	19 4	8 8	69	Théophile Michaud, Trois Pistoles, Que.	
103,057	May Flower	Yarmouth	do	1894	Shelburne, N.S.	34 0	12 4	6 1	12	L. O. Blades, Pubnico, N.S.	
100,614	May Flower	Shelburne	do	1891	Jordan River, N.S.	32 0	12 4	5 4	11	Uriah Williams, Green Harbour, N.S.	
103,177	May Flower	do	do	1891	Little Harbour, N.S.	32 3	11 6	5 6	12	Alfred Swim, Little Harbour, N.S.	
103,184	May Flower	do	do	1895	Shelburne, N.S.	46 0	15 5	6 5	26	M. A. Vernon, Sand Pt., N.S.	
69,213	May Fly	Lunenburg	do	1875	LaHave, N.S.	39 0	13 5	5 0	12	David Wilkie, LaHave, N.S.	
57,256	May Lily	do	do	1866	do	47 0	16 8	6 4	24	Nathan W. Kedy, Chester Basin, N.S.	

75,891	May Queen.........	Chatham, N.B....	do	1878	Chatham, N.B......	47 5	16 0	6 3	22	R. R. Call, Newcastle, N.B. ..
71,494	May Queen.........	Charlottetown	do	1875	Malpeque, P.E.I....	34 0	12 0	4 6	11	James Ellis, Lot 12, P.E.I. ...
73,108	May Queen.........	do	do	1846	Hingam, U.S........	63 5	16 8	7 0	47	William Campbell, Montague, P.E.I.
42,384	May Queen.........	Halifax..	do	1863	Torbay, N.S........	52 2	17 9	7 5	42	J. Whitman, Canso, N.S......
75,762	May Queen.........	Liverpool	do	1877	Liverpool, N.S......	41 2	14 3	5 5	17	Wm. Peterson, Liverpool, N.S.
83,471	May Queen.........	St. Andrews......	do	1859	Boothbay, U.S.....	53 1	17 2	7 3	31	Thos. Redmond, Grand Manan, N.B.
43,459	Mayflower..	Quebec.....	do	1839	Belfast, Maine, U.S.	45 0	15 5	5 8	19	Thomas McLaren, Little Métis, Que.
80,969	Mayflower..	Sydney	do	1881	Lingan, C.B.... ...	34 2	11 7	5 4	11	Thos. Kelly, Lingan, C.B. ....
83,292	Mayflower..	Kingston..	Sloop...... .	1877	Seeley's Bay, Ont...	65 0	15 5	3 8	27	W. C. Gainsford, Seeley's Bay, Ont.
83,110	Mayflower..	Halifax	do	1878	Shelburne, N.S.	21 5	6 6	3 4	2	Patrick L. McDougall, Halifax, N.S.
88,431	Mayflower......	do	Schr—Glt	1884	Chezetcook, N.S....	39 6	14 8	7 0	20	Do.ity Fougère, River Bourgeois, C.B.
92,576	Mayflower......	do	do	1884	Sambro, N.S..	37 5	12 6	5 0	13	James Young, Sambro, N.S....
96,840	Mayflower..	Lunenburg.	do	1890	Summerside, P.E.I .	61 5	21 6	8 0	60	Robert Dawson, Bridgewater, N.S.
100,371	Mayflower..	Sydney..........	do ...	1889	Bridgeport, C.B.....	37 6	10 7	4 0	8	James Walsh, Bridgeport, C.B.
72,063	Mayflower......	Arichat	do	1880	Beaver's Cove, N.S..	36 2	13 9	5 5	12	Wm. LeVesconte, D'Escousse, C.B.
64,864	Mayflower......	Halifax	do	1871	Barrington, N.S	35 9	12 8	5 2	13	Samuel M. Malone, Barrington, N.S.
35,728	Mayflower......	do	do	1855	St. Margaret's Bay, N.S.	43 5	14 8	6 8	20	Wm. Shatford, St. Margaret's Bay, N.S.
69,125	Mayflower..	do	do	1875	Harbour au Bouche, N.S.	34 9	13 5	5 1	15	Hyacinthe Chiasson, Cheticamp, C.B.
83,315	Mazurka......	Port Medway....	do	1885	Vogler's Cove, N.S..	76 4	23 5	9 2	83	Edward B. Richardson, Halifax, N. S.
....	McCarthy...... ...	Montreal...	Barge	1871	Sorel, Que...... ..	124 9	23 1	10 0	254	Montreal Transportation Co...
35,050	Mechanic...........	Digby............	Schr—Glt	1852	Wilmot, N.S........	38 0	11 7	6 0	23	Timothy Slocomb, Wilmot, N.S.
36,187	Mechanic...........	Halifax...........	do ...	1847	Cape Negro, N.S ...	44 2	12 3	5 3	24	David Smith, Barrington, N.S.
92,777	Meda	New Westminster.	Sloop........	1888	Burrard Inlet, B.C..	31 5	11 4	4 9	10	O. Thomas, Victoria, B.C.....
52,051	Medora...........	Halifax......	Brig—Bk.....	1867	Noel, N.S	108 0	26 8	12 3	232	J. H. Allen, Chester, N.S......
69,593	Medora.......	Quebec...........	Barge	1873	Ste. Emélie, Que....	98 0	23 5	8 2	124	Damare Beaudett, Ste. Emélie, Que.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
77,563	Medway	Montreal	Sloop	1873	Sorel, Que	89 9	22 6	6 4	90	M. Mongeau, Sorel, Que	
37,428	Medway Belle	Halifax	Schr—Glt	1854	Broad Cove, N.S.	64 0	19 8	7 7	50	Wm. Henderson, Murray Harbour, P.E.I.	
100,328	Melbourne	Yarmouth	do	1893	Belliveau's Cove, N.S.	101 0	26 0	9 9	170	W. D. Lovitt (estate) Yarmouth, N.S.	Classed American Record.
103,426	Melbourne	Lunenburg	do	1895	LaHave, N.S.	65 2	21 0	8 4	61	E. Gerhardt, LaHave, N.S.	
83,276	Melinda	Parrsboro'	do	1882	Noel, N.S	76 3	22 2	9 0	88	G. G. Reed, Parrsboro', N.S.	
80,658	Melinda	Montreal	Sloop	1880	Sorel, Que	95 5	22 8	6 9	107	E. Lussier, Sorel, Que	
85,773	Melinda	do	do	1883	Pierreville, Que	94 0	22 1	6 7	101	Joseph Daneau, Pierreville, Que.	
42,506	Melissa	Halifax	Schr—Glt	1862	LaHave, N.S	41 6	14 3	5 7	22	William Bowes, Halifax, N.S.	
85,484	Mellacoree	Shelburne	do	1883	Shelburne, N.S.	82 0	24 0	9 4	99	George J. Thorburn, Shelburne, N.S.	Classed American Record.
100,574	Melrose	Lunenburg	do	1893	LaHave, N.S	63 2	21 9	9 0	71	A. R. Morash, Lunenburg, N.S.	
54,129	Melvina	Halifax	do	1866	St. Mary's N.S	72 0	22 3	9 4	88	T. J. Crockett, Halifax, N S.	
103,494	Menendez	Lunenburg	do	1895	Lunenburg, N.S.	93 6	23 9	10 5	130	D. Smith, Lunenburg, N.S.	
85,389	Mentor	Halifax	Sloop	1881	Georgetown, P.E.I.	21 3	6 5	3 4	2	Arthur F. Gilpin, Halifax, N.S.	
61,447	Merida	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1874	Shippegan, N.B.	36 6	12 2	4 6	13	A. Ache, Shippegan, N.B.	

74,319	Merino	Lunenburg	do	1877	Pubnico, N.S.	60 9	19 9	7 5	46	Albert Burns, Lunenburg, N.S.	
59,474	Merit	Halifax	do	1871	LaHave, N.S.	57 0	18 7	7 2	41	C. Garnier, St. George's Bay, Nfld.	
92,600	Merit	Sydney	do	1887	Bras d'Or, C.B.	34 8	14 3	4 9	13	Alexander LeBlanc, Bras d'Or, C.B.	
94,986	Merle	Toronto	Yacht	1887	South Boston, U.S.	39 9	12 7	5 5	11	Alex. McL. Macdonald, Toronto, Ont.	
100,849	Merle M. Parks	Lunenburg	Schr—Glt	1894	La Have, N.S.	83 7	24 5	9 4	100	S. Parks, La Have, N.S.	
80,666	Merlin	Montreal	Barge	1881	Montreal, Que	106 2	22 3	6 8	145	Dickson Anderson, Montreal	
92,697	Mermaid	Winnipeg	do	1889	Fort Frances, Ont.	58 9	13 7	4 8	19	Bobert Mosher, Fort Frances, Ont.	
100,496	Mermaid	Victoria	Schr—Glt	1853	Unknown	93 7	20 3	10 0	73	William H. Whitely, Victoria, B.C.	
90,712	Mermaid	St. Catharines	Scow—Chd	1885	Chippewa, Ont.	36 0	7 5	5 0	9	Robt. A. Sutton, Cayuga, Ont.	
100,779	Mermaid	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1891	Caraquet, N.B.	34 7	13 1	4 5	11	C. Hubbard, Caraquet, N.B.	
85,796	Merry May	Charlottetown	do	1884	Mount Stewart, P.E.I.	67 7	21 8	7 2	64	Geo. McKay, Rustico, P.E.I.	
92,347	Mersey	Quebec	Barge	1888	Point Lévis, Que	100 0	23 4	5 8	96	John Burstall, Quebec	
83,491	Mersey Bell	Liverpool	Bktn—Bkglt.	1883	Liverpool, N.S.	117 0	28 0	12 6	298	Dora Brown, Brooklyn, U.S.	
71,384	Merton	Parrsboro'	Schr—Glt	1876	Parrsboro', N.S.	64 1	20 1	7 7	61	J. E. Fowler, Apple River, N.S.	
100,468	Messagère	Quebec	do	1893	St. Alexis, Que	53 2	16 2	7 4	42	N. Simard, St. Alexis, Que	
38,417	Messenger	Arichat	do	1861	Cheticamp, C.B.	56 8	15 8	6 3	29	Elias Boudrot, Descourse, C.B.	
78,030	Messenger	Collingwood	Barge	1881	Collingwood, Ont.	84 0	21 6	6 8	94	George Moberley, Collingwood, Ont.	
....	Messenger	Halifax	Schr—Glt	1854	Margaree, C.B.	43 5	12 2	5 6	22	Lemon Chesson, Margaree, C.B.	
103,182	Meta	Shelburne	do	1895	Lockeport, N.S.	44 5	15 3	6 4	18	Ira Decker, Pleasant Pt., N.S.	
73,042	Metapinasho	Quebec	do	1873	Murray Bay, Que	36 0	12 5	5 3	12	Chas. Boulet, Cap St. Ignace, Que.	
64,919	Meteor	do	Barge	1871	Ste. Emélie, Que	97 2	22 0	7 2	105	Z. Gosselin, St. Antoine, Que.	
97,070	Meteor	Charlottetown	Bktn—Bkglt.	1892	Bideford, P.E.I.	150 0	30 2	15 0	394	William Richards, Bideford, P.E.I.	Classed English Lloyds.
57,728	Mic-Mac	Halifax	Schr—Glt	1868	La Have, N.S,	47 1	17 4	6 9	29	Thomas Beazley, Ferguson's Cove, N.S.	
64,948	Michigan	Quebec	Barge	1871	Quebec	122 3	24 5	9 2	206	Dickson Anderson, Montreal, Que.	
88,461	Midnight	Gaspé	Schr—Glt	1865	Essex, U.S.	71 2	21 4	8 0	66	Thos. Robert, Seal Rock, Gaspé, Que.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
100,785	Midnight...	Chatham, N.B....	Schr—Glt	1892	Caraquet, N.B......	38 0	12 5	4 8	12	R. Young, Caraquet, N.B.....	
92,332	Mignonette.........	Quebec..........	do	1886	St. Etienne, P.Q....	96 5	25 5	11 0	139	Evan John Price, Quebec......	Classed Bureau Veritas.
92,455	Mikado............	Charlottetown ...	do	1887	Brae, P.E.I.........	60 0	18 2	6 1	39	Thomas A. Hickman, Grand Banks, Nfld.	
100,299	Mikado.......	Chatham, N.B....	Schr—Glt	1892	Caraquet, N.B	35 4	13 5	5 0	13	P. Fiott, Caraquet, N. B......	
90,823	Miletus............	Port Medway ...	do .. .	1888	Port Medway, N.S..	76 0	24 0	9 0	96	Henry Shankle, LaHave, N.S..	
66,695	Milford.	Yarmouth	do	1866	Argyle, N.S	40 0	12 5	6 0	14	Isaac Foote, Yarmouth, N.S...	
100,562	Millie L. E........	Lunenburg	do ...	1892	Mahone Bay, N.S...	64 1	21 6	8 5	65	Abraham Ernst, Mahone Bay, N.S.	
36,083	Milo	Halifax..........	do	1857	Londonderry, N.S ..	93 6	23 6	11 6	155	F. J. Cortissoz, New York, U.S.	
100,153	Milo	Lunenburg	do	1891	Lunenburg, N.S....	81 1	24 4	9 3	99	Christian Geldert, Lunenburg, N.S.	
52,175	Mina.	St. John, N.B	Bgtn—Bkglt..	1865	Long Reach, King's Co., N.B.	112 2	27 4	12 5	192	Jos. Graham, Maryport, Eng..	
61,593	Mina Belle	Halifax....	Schr—Glt	1876	Sable River, N.S....	60 0	20 0	7 0	42	Placide Le Blanc, Cheticamp, C.B.	
92,640	Minerva....	Lunenburg	do	1888	Lunenburg, N.S	75 2	23 0	8 5	83	Wm.C.Acker, Lunenburg, N.S.	
36,037	Minerva	Halifax..........	do	1835	LaHave, N.S	40 5	11 9	7 2	26	W. Whitman, Salmon River, N.S.	
69,079	Mingan	do	do	1874	Guysboro', N.S......	59 6	19 1	7 6	50	J. Cronan, Halifax, N.S.......	

83,380	Mink	Toronto	do	1880	Gravenhurst, Ont.	52 0	16 0	4 0	19	The Muskoka and Nipissing Navigation Co., Gravenhurst, Ont.	
83,119	Minnehaha	Halifax	Sloop	1881	Dartmouth, N.S.	26 0	10 2	4 3	7	Geo. J. Playfair, Halifax, N.S.	
....	Minnesota	Montreal	Barge	1873	Montreal	138 8	28 2	9 7	322	Montreal Transportation Co.	
94,884	Minnidosa	do	do	1890	Kingston, Ont	245 0	36 3	15 1	1041	do do	
77,628	Minnie	Kingston	Sloop	1878	Howe Island, Ont.	40 0	11 9	4 9	17	James Cooper, South Bay, Ont.	
83,144	Minnie	St. Catharines	Schr—Glt	1888	Port Dalhousie, Ont.	38 0	9 8	4 9	8	Joseph Adamson, Toronto, Ont	
83,023	Minnie	Toronto	do	1881	Wallaceburg, Ont.	92 0	22 7	4 4	63	The Muskoka Mill and Lumber Co., Toronto, Ont.	
100,224	Minnie	Halifax	do	1892	Sheet Harbour, N.S.	85 6	24 2	10 6	135	P. Poirier, D'Escousse, C.B.	Classed American Record.
100,491	Minnie	Victoria	do	1886	Victoria, B.C.	45 5	13 5	3 9	10	M. Manson, Nanaimo, B.C.	
83,456	Minnie	do	Sloop	....	Washington Territory, U.S.	34 0	10 5	2 5	5	Eliza Marshall, Victoria, B.C.	
64,150	Minnie	do	Schr—Glt	1874	Victoria, B.C.	66 0	15 1	4 0	32	Wm. Moore, Victoria, B.C.	
....	Minnie	Ottawa	Barge	1873	Brewer's Mills, Ont.	95 5	20 3	5 8	109	J. & D. Eligh, Beckett's Landing, Ont.	
94,806	Minnie	Victoria	Schr—Glt	1889	Victoria, B.C.	67 4	20 0	6 6	46	V. Jacobson, Victoria, B.C.	
75,576	Minnie A.	Halifax	do	1877	LaHave, N.S	59 5	19 8	7 5	41	Abraham Daley, Murray Harbour, P.E.I.	
83,409	Minnie B.	do	do	1881	St. Margaret's Bay, N.S.	42 4	14 2	6 0	18	J. Richardson, St. Margaret's Bay, N.S.	
103,412	Minnie B.	Lunenburg	do	1894	LaHave, N.S	42 4	17 0	6 5	25	A. R. Morash, Lunenburg, N.S.	
90,722	Minnie Bell	Halifax	do	1886	Musquodoboit, N.S.	34 5	12 6	4 8	11	John Kent, Musquodoboit Harbour, N.S.	
96,935	Minnie Bell	Charlottetown	do	1890	Wood Islands, P.E.I.	49 5	17 1	6 0	36	Donald D. McMillan, Wood Islands, P.E.I.	
....	Minnie Blakely	Toronto	do	1873	Port Credit, Ont.	92 0	20 5	6 9	111	Daniel Sharp, Port Credit, Ont.	
75,450	Minnie Bride	Gaspé	do	1888	Barachois, Que.	74 5	22 0	9 7	93	J. McCallum, Barachois, Gaspé, Que.	
80,794	Minnie C.	Digby	do	1881	Freeport, N.S	37 7	14 6	5 7	18	Charles Bailey, Westport, N.S.	
85,533	Minnie C.	Yarmouth	do	1883	Maitland, N.S	39 0	12 4	5 0	12	J. N. Sanders, Maitland, N.S.	
72,324	Minnie Cline	St. John, N.B	do	1877	Moss Glen, King's Co., N.B.	73 0	19 7	7 3	46	Richard Cline, St. John, N.B.	
90,682	Minnie D.	Shelburne	do	1886	Shelburne, N.S.	73 0	21 7	8 8	76	James T. Thomson, Halifax, N.S.	
94,792	Minnie E Moody	Richibucto	do	1888	Richibucto, N.B.	83 3	24 7	8 9	112	George Long, Richibucto, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
75,834	Minnie Florence....	Halifax..........	Schr—Glt	1878	Mahone Bay, N.S ..	63 0	21 0	7 8	55	Wm. Messervay, Halifax, N.S.	
88,577	Minnie Francis......	Kingston.........	Barge........	1885	Kingston, Ont	101 0	22 8	5 0	89	Robert Davis, Kingston, Ont..	
88,386	Minnie G. Whitney.	Windsor, N.S.....	Bk—Bq	1884	Newport, N.S	192 0	39 8	23 9	1222	Allen Haley, Windsor, N.S....	Classed Bureau Veritas.
103,023	Minnie H	Parrsboro'	Schr—Glt	1895	Canada Creek, N.S .	37 1	12 7	5 5	12	Edson Bowlby, Canada Creek, N.S.	
55,828	Minnie Ha Ha......	Shelburne	do	1867	Ragged Island, N.S.	48 0	15 8	5 9	20	M. Himmelman, New Dublin, N.S.	
54,078	Minnie Ha Ha......	Halifax...........	do	1856	Chezetcook, N.S...	42 0	13 4	20 2	20	R. Beazely, Halifax, N.S......	
88,466	Minnie J..........	Arichat...........	do	1893	Sonora, N.S	30 3	11 2	4 7	10	P. Munroe, White Head, N.S..	
103,416	Minnie J. Smith....	Lunenburg	do	1895	Shelburne, N.S.....	94 0	23 8	9 5	99	W. C. Smith, Lunenburg, N.S.	
77,631	Minnie Lieuedin....	Kingston	Barge	1873	Seeley's Bay, Ont...	94 0	17 7	4 8	64	C. F. Gildersleve, Kingston, Ont.	
83,104	Minnie Long.... .	Richibucto........	Schr—Glt ...	1887	Richibucto, N.B....	43 1	14 3	5 8	19	Wm. Long, Richibucto, N.B...	
100,386	Minnie Louise. ...	Sydney	do	1894	Bras D'Or, C.B.....	34 2	11 6	4 9	9	John Moore, Bras D'Or, C.B..	
85,385	Minnie M	Halifax.	do ...	1883	Chezetcook, N.S....	45 3	16 8	6 7	26	Wm. Burke, Main-à-Dieu, C.B.	
100,249	Minnie M	do	do	1894	Ship Harbour, N.S..	34 8	12 0	5 2	10	J. P. Martin, Ship Harbour, N.S.	
83,302	Minnie Mac	do	do	1882	Port Medway, N.S..	71 0	22 1	8 6	76	James McConnell, Port Hilford, N.S.	

97,052	Minnie Maud	Liverpool	do	1892	Liverpool, N.S.	81 0	23 7	8 6	84	John S. Wolfe, West Dublin, N.S.	
90,624	Minnie May	Charlottetown	do	1885	Montague, P.E.I	59 9	20 2	8 0	59	John Gillis, Charlottetown, P.E.I.	
72,288	Minnie N.	St. John, N.B.	do	1876	Westfield, King'sCo., N.B.	69 0	24 0	6 0	57	C. E. Elliot, Economy, N.S.	
71,485	Minnie R.	Charlottetown	do	1875	Bayfield, N.B.	44 0	14 1	5 3	20	John McKay, Wood Islands, P.E.I.	
100,007	Minnie R.	Annapolis	do	1891	Granville, N.S	83 1	25 2	7 9	97	Israel Litteney, Granville, N.S.	
....	Minnie Rice	St. Catharines	Scow—Ch'd	1865	Allanburg, Ont.	90 0	21 4	5 2	100	Wm. Hutchison, Port Dalhousie, Ont.	
80,863	Minnie Scott	Charlottetown	Schr—Glt	1881	Wallace, N.S.	46 4	15 6	6 5	24	A. E. Kennedy, Summerside, P.E.I.	
83,397	Minnie Skerry	Halifax	do	1882	Mahone Bay, N.S.	67 6	20 6	8 3	60	Daniel Cronan, Halifax, N.S.	
61,999	Minnow	Lunenburg	do	1871	Petite Rivière, N.S.	58 3	19 6	4 4	35	Olive Nowlan, Buctouche, N.B.	
....	Minor	Kingston	Barge	1868	Bedford Mills, Ont.	102 0	16 1	5 6	69	J. Chaffey, Bedford Mills, Ont.	
66,298	Miramichi	Chatham, N. B.	Schr—Glt	...	P. E. Island	57 0	17 6	5 4	31	Neil McFadgen, Augustine Cove, P.E.I.	
100,873	Miranda B.	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1893	Long Reach, N.B.	73 5	27 0	6 3	79	K. C. Nichols, Kingston, N.B.	
103,422	Mischief	Lunenburg	Schr—Glt	1895	La Have, N.S	73 4	22 6	8 4	82	T. A. Wilson, Bridgewater, N.S.	
72,227	Mistletoe	St. John, N.B	Bk—Bq	1875	Young's Cove, Annapolis, N.S.	164 0	34 5	19 7	788	Howard D. Troop, St. John, N.B.	Classed American Record.
80,775	Mittie	Sarnia	Schr—Glt	1881	Sarnia, Ont.	54 0	15 5	4 0	18	J. Johnson, Boston, U.S.	
88,402	Mizpah	Digby	do	1884	Freeport, N.S	57 9	19 8	7 4	53	E. Gaskell, Grand Manan, N.B	
92,587	Mizpah	Gaspé	do	1891	Barachois, Que.	82 8	20 8	10 3	97	Michael Buckley, Barachois Que.	
100,094	Moana	St. John, N.B.	do	1892	Black River, N.B.	143 1	32 7	12 0	384	John M. Smith, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
66,526	Modena	Windsor, N.S.	do	1870	Cornwallis, King's Co., N.S.	92 0	26 3	10 4	174	A. D. Wilson, St. John, N.B.	
80,914	Mohawke	Prescott	Barge	1872	Garden Island, Ont.	154 0	26 0	10 0	341	R. McCarthy, Prescott, Ont.	
85,470	Moise	Quebec	do	1883	Yamaska, Que.	103 4	22 6	7 3	124	Moise Robidoux, Yamaska, Que	
100,091	Mola	St. John, N.B.	Schr—Glt	1892	Gardners Creek, N.B	137 8	32 6	11 1	351	John M. Smith, Windsor, N.S	Classed Bureau Veritas.
94,660	Molega	Lunenburg	do	1888	Conquerall, N.S.	91 7	27 0	8 2	124	C. H. Davidson, Bridgewater, N.S.	Classed American Record.
94,772	Molega	do	do	1888	Lunenburg, N.S.	80 8	24 0	8 6	99	Benjamin Anderson, Lunenburg, N.S.	
100,175	Molly Bawn	Montreal	Sloop	1891	Boston, U.S.	26 2	9 0	4 6	4	Walter Kavanagh, Montreal, Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. — Longueur.	Breadth. — Largeur.	Depth. — Profondeur.	Registered tonnage. — Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adrèsse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft 10ths			
70,281	Mona	Montreal	Scow—Ch'd.	1874	Sorel, Que	131 1	24 5	9 0	228	John Torrance, Montreal	
92,632	Monarch	Lunenburg	Schr—Glt	1888	Lunenburg, N.S	74 0	23 0	8 5	83	James Young, Lunenburg, N.S.	
46,242	Monitor	Montreal	Sloop	1864	Clayton, U.S.	57 9	15 0	4 0	25	John Moore and John Flynn, Picton, Ont.	
77,610	Monitor	Lunenburg	Schr—Glt	1878	Mahone Bay, N.S.	55 0	18 0	6 9	35	Roderick Fraser, Antigonish, N.S.	
103,276	Monkland	Chatham, N.B.	Barge	1894	Chatham, N.B.	106 8	28 7	6 7	148	J. B. Snowball, Chatham, N.B.	
72,326	Monrovia	St. John, N.B.	Ship—3 m.	1878	St. John, N.B	210 5	39 3	24 4	1457	Robt. Thomson, jun. and John H. Thomson, St. John, N.B	Classed Bureau Veritas.
100,361	Montagnais	Quebec	Sloop	1891	Isle aux Coudres, Que	37 4	14 2	5 4	17	Jacob Mailloux, Isle aux Coudres, Que.	
33,204	Montagnaise	do	Schr—Glt	1840	Quebec	44 7	15 2	7 7	44	Jas. McCraken, Bonaventure, Que.	
80,937	Montague	Charlottetown	do	1878	Murray Harbour, P.E.I.	39 3	12 8	5 5	16	Michael Jackson, Murray Harbour, P.E.I.	
94,886	Montcalm	Montreal	Barge	1889	Pierreville, Que	107 0	23 3	9 6	179	Jean Baptiste Charland, Pierreville, Que.	
57,060	Monterey	Quebec	Schr—Glt	1846	Gloucester, Mass., U.S.	58 6	17 0	7 0	45	Eugene Briand, Quebec	
....	Montreal	Montreal	Barge	1873	Montreal	143 0	24 1	9 7	337	Montreal Transportation Co.	
....	Montreal	Kingston	do	1868	Kingston, Ont	106 6	17 4	7 5	131	Gurney and Glidden, Kingston, Ont.	
61,452	Montreal	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1868	Hantsport, N.S	165 0	34 0	20 6	806	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	

42,225	Montrose	Annapolis	Schr—Glt	1861	Wilmot, N.S.	48 0	15 0	6 5	23	Jacob Hudson, Granville, N.S.
80,608	Montrose	Yarmouth	do	1880	Salmon River, N.S.	33 0	11 5	5 0	7	Josiah Ellis, Green Cove, N.S.
77,760	Moonlight	Halifax	do	1852	Essex, U.S	57 0	17 4	6 6	37	James H. Beaver, Pleasant Harbour, N.S.
83,283	Moravia	Kingston	Sloop	1882	Kingston, Ont	81 5	18 7	5 0	53	S. H. Phippin, Belleville, Ont.
90,639	Morell	Charlottetown	Schr—Glt	1883	Georgetown, P.E.I	39 0	13 2	5 1	16	Edward D. Delorey, Georgetown, P.E.I.
83,222	Morning Light	Chatham, N.B.	do	1856	Essex, Mass., U.S.	75 2	19 3	7 0	46	George E. Wilbur, Shediac, N.B.
88,230	Morning Light	Charlottetown	do	1884	Chezetcook, N.S.	44 5	16 5	6 8	28	Wm. G. Richards, Grand River, P.E.I.
69,969	Morning Light	Port Hawkesbury	do	1880	River Inhabitants, C.B.	55 1	17 6	7 5	38	David Walker, Port Richmond, C.B.
74,065	Morning Light	Windsor, Ont.	Scow—Chd	1876	Anderdon, Ont.	45 6	13 0	2 4	14	H. J. Stricken, Shewsburg, Ont.
39,033	Morning Star	Arichat	Schr—Glt	1838	Petit de Grat, C.B.	54 0	16 8	9 4	64	Charles Boudrot, Arichat, C.B.
38,413	Morning Star	do	do	1861	River Bourgeois, C.B.	50 9	15 9	6 6	25	Amable Pate, River Bourgeois, C.B.
88,669	Morning Star	Chatham, N.B.	do	1881	Pokemouche, N.B.	32 2	11 4	4 5	12	Gustave Gionet, Pokemouche, N.B.
....	Morning Star	Halifax	do	1853	Chance Harbour, N.S	65 0	18 7	8 8	72	Robert Boak, Halifax, N.S.
36,329	Morning Star	do	do	1861	Chezetcook, N.S.	40 8	14 9	5 7	17	W. Yeomans, Chezetcook, N.S.
42,347	Morning Star	do	do	1861	do	36 8	13 1	4 7	9	Thos. Brackett, Halifax, N.S.
48,105	Morning Star	do	do	1844	Lunenburg, N.S	49 8	14 6	5 6	18	D. P. Phillips, Mira, C.B
54,134	Morning Star	do	do	1863	Chezetcook, N.S.	42 0	15 5	6 4	21	John Landry, Petit de Grat, C.B.
38,753	Morning Star	Chatham, N.B.	do	1853	Miramichi, N.B	38 7	13 2	4 8	14	L. Gallien, Miramichi, N.B.
35,548	Morning Star	do	do	1856	Shippegan, N.B.	50 0	15 4	7 3	30	A. Arseneau, Richibucto, N.B.
83,100	Morning Star	Port Hawkesbury	do	1884	Port Royal, N.S.	34 8	12 2	5 2	14	Mathew Maddox, Grandique, C.B.
66,248	Morning Star	Charlottetown	do	1871	Enmore River, P.E.I.	69 3	21 3	7 8	75	T. Handrahan, Charlottetown, P.E.I.
72,992	Morning Star	Toronto	do	1875	Port Credit, Ont.	66 0	15 9	5 7	47	Joseph Adamson, Toronto, Ont.
74,322	Morning Star	Yarmouth	do	1877	Meteghan, N.S.	50 2	16 7	6 1	25	W. Lewis, Freeport, N.S.
55,535	Morven	Pictou, N.S.	do	1868	Antigonish, N.S	59 4	19 3	7 4	41	A. Fougère, River Bourgeois, C.B.
80,677	Moses	Montreal	Barge	1880	Montreal	61 0	19 9	4 2	41	The Gilbert Blasting and Dredging Co. (Limited).

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
42,006	Moses Black	Digby	Schr—Glt	1858	Wilmot, N.S.	63 4	18 8	6 8	68	Jas. Roy, Wilmot, N.S.	
83,312	Moss Glen	Port Medway	Bgtn—Bkglt	1884	Port Medway, N.S.	98 4	25 6	10 1	150	Thomas Forhan, Halifax, N.S.	Classed American Record.
100,568	Moss Rose	Lunenburg	Schr—Glt	1892	La Have, N.S.	88 6	26 0	10 4	149	Albert McKean, La Have, N.S.	do
88,361	Mountain Chief	Victoria	do	1881	Naastic, B.C.	44 0	16 5	6 5	23	James Mawassum, Pachena, B.C.	
83,363	Mud Lark	Quebec	Barge	1872	Sorel, Que.	62 0	22 0	3 9	95	P. E. Panneton, Three Rivers, Que.	
100,719	Mudine	Montreal	Sloop	1889	Brocklyn	26 0	9 8	2 8	5	George R. Marler, Montreal	
100,631	Mudlark	Victoria	Barge	1890	Victoria, B.C.	90 0	30 0	6 0	139	R. P. Rithet & Co. (Limited), Victoria, B.C.	
83,262	Muriel	Annapolis	Schr—Glt	1884	Bear River, N.S.	89 6	26 0	10 0	149	W. W. Clarke, Bear River, N.S.	do
85,760	Muriel	Quebec	Yawl—Yole	1883	St. Laurent, Que	40 8	15 5	5 0	19	John D. Gilmour, Quebec	
90,542	Muriel	Ottawa	Barge	1886	Montreal	121 9	24 6	7 5	192	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
....	Muskoka	Toronto	Schr—Glt	1872	Chatham, Ont	149 0	26 0	11 6	481	The Collins Bay Forwarding and Rafting Co., Kingston, Ont.	
100,269	Muskoka	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1891	Stockton-on-Tees, England.	300 5	42 0	24 7	2259	Muskoka Ship Co. (Limited), London, England.	Classed English Lloyds.
54,142	My Cousin	Halifax	Schr—Glt	1866	Moses River, N.S.	65 4	21 3	8 4	66	J. A. Moren, Halifax, N.S.	
83,310	Myosotis	Port Medway	do	1884	Port Medway, N.S.	80 0	23 5	8 8	93	Levi Morine, Port Medway, N.S.	

96,748	Myra B	St. John, N.B	do	1889	Canning, N.B	78 6	26 5	6 9	91	Nathaniel B. Cottle, St. John, N.B.	
100,606	Myra Louise	Barrington	do	1893	Lockeport, N.S	46 0	14 0	6 0	17	J. Lowe, Cape Island, N.S	
85,477	Myrtle	do	do	1883	Shelburne, N.S	80 5	22 7	8 8	91	Isaac A. Hopkins, Jéddore, N.S.	
36,099	Myrtle	Halifax	do	1856	do	58 8	16 9	7 5	40	Cornelius White, Shelburne, N.S.	
103,175	Myrtle	Shelburne	Schr—Glt	1894	Little Harbour, N.S.	33 6	12 0	4 9	10	G. S. Decker, sr., Little Harbour, N.S.	
100,103	Myrtle M	Parrsboro'	do	1891	Advocate, N.S	81 7	27 3	9 0	121	W. H. Blackhurst, Lincoln, Mass, U.S.	
100,254	Myrtle M. Gray	Halifax	do	1894	Lockeport, N.S	50 9	14 1	6 3	19	J. Gray, Pennant, N.S	
88,425	Myrtle Purdy	St. John, N.B	Wdbt—Bàb	1884	Chipman, N.B	77 3	26 5	7 0	85	Rufus F. Christie, River Hebert, N.S.	
88,363	Mystery	Victoria	Sloop	1881	Pt. Ludlow, U.S	29 0	9 2	4 0	6	H. N. Rogers, Salt Springs Island, B.C.	
85,442	Mystery	St. Andrews	Schr—Glt	1883	Cornwallis, N.S	40 0	13 2	6 0	14	Charles Dixon, Grand Manan, N.B.	
90,845	Mystery	Guysboro'	do	1890	Guysboro', N.S	98 0	26 5	11 0	190	H. M. Jost, Guysboro', N.S	Classed American Record.
100,640	Mystery No. 1	Victoria	Scow—Chd	1889	Vancouver, B.C	84 0	25 8	5 0	89	T. Earle, Victoria, B.C	
100,641	Mystery No. 2	do	do	1889	do	76 0	24 0	5-0	74	do	
35,426	Mystic Tie	St. Andrews	Schr—Glt	1839	Newbury, Mass., U.S	56 0	16 5	6 7	33	Hy. Stinson, St. Andrews, N.B.	
100,844	Mystic Tie	Lunenburg	do	1894	La Have, N.S	61 8	20 7	8 5	64	J. N. Rafuse, La Have, N.S	
90,659	N. A. Laura	Yarmouth	Schr—Glt	1886	Lockeport, N.S	68 0	22 0	8 0	58	Julien D'Entremont, Pubnico, N.S.	
80,367	N. B. Morris	Parrsboro'	Bk—Bq	1880	Parrsboro' N.S	160 0	33 5	20 2	699	R. W. Smith, Parrsboro', N.S.	
75,627	N. W. White	Quebec	Schr—Glt	1878	Jordan River. N.S	82 0	22 8	9 2	99	Albert Bouchard, Quebec	
97,197	N. Paul	Montreal	Barge	1890	Sorel, Que	100 1	22 9	8 5	126	Wm. J. Poupore, Morrisburg, Ont.	
73,111	Naiad Queen	Halifax	Schr—Glt	1848	Cohasset, U.S	65 5	17 3	7 2	42	R. I. Hart, Halifax, N.S	
61,307	Nanaimo Packet	Victoria	do	....	....	40 0	12 6	4 1	23	M. Hollow, Victoria, B.C	
38,351	Nancy	Arichat	do	1851	Poulamond, C.B	41 9	12 6	5 9	16	Wm. Levesconte, D'Escousse, C.B.	
54,155	Nancy	Halifax	Bgtn—Bkglt	1867	Five-Mile River, N.S	121 1	28 4	12 5	295	John Trahey, Hants, N.S	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft 10ths	Ft 10ths	Ft 10ths			
33,311	Nancy	Quebec	Schr—Glt	1855	Malbaie, Que.	48 0	17 0	7 4	34	Denis Gauthier, St. Fidèle, Que.	
37,010	Nancy Anna	Yarmouth	do	1860	Port la Tour, N.S.	58 0	17 5	6 6	35	A. Surette, Yarmouth, N.S.	
100,831	Nantasket	Lunenburg	do	1893	La Have, N.S	75 4	23 0	8 6	82	R. Parks, La Have, N.S	
90,543	Naomi	Ottawa	Barge	1886	Montreal	122 5	24 6	7 6	196	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
77,967	Naomi	St. Andrews	Schr—Glt	1879	Campobello, Charlotte Co., N.B.	35 0	12 8	5 0	14	W. James, Campobello, N.B.	
35,727	Napier	Halifax	do	1854	Blandford, N.S	50 4	15 0	7 0	40	John Crooks, Peggy's Cove, N.S.	
92,557	Napoléon	Montreal	Sloop	1888	Pierreville, Que.	104 4	22 8	7 4	130	N. Myette, Sorel, Que.	
....	Napoléon	do	Barge	1866	Gentilly, Que.	90 8	23 1	5 9	83	Octave Lafleur, St. Jean, Que.	
51,518	Napoléon	Quebec	do	1858	Batiscan, Que.	92 0	22 0	5 5	71	Fabien, Langie, Champlain, Que.	
72,947	Napoléon	do	do	1870	Gentilly, Que.	95 8	23 5	7 0	108	Ovide Baril, Gentilly, Que.	
103,249	Napoleon	Montreal	do	1894	Sorel, Que.	104 6	22 7	8 3	167	N. Paul, Sorel, Que.	
43,480	Napoléon III	Quebec	do	1859	Ste. Anne de la Pérade, Que.	72 8	22 8	6 6	66	Nere Baril, Ste. Anne de la Pérade, Que.	
85,343	Narcissus	Lunenburg	Schr—Glt	1883	Lunenburg, N.S.	85 5	23 7	9 9	127	S. Watson Oxner, Lunenburg, N.S.	Classed American Record.
66,013	National	Quebec	do	1872	Cap St. Ignace, Que.	60 6	19 4	6 0	42	Joseph Hudson, Quebec.	

92,547	National	Montreal	Sloop	1886	Pierreville, Que	108 7	22 8	8 1	151	Wm. Charland, Pierreville, Que	
88,590	Naupactus	Yarmouth	Ship—3 m	1884	Church Point, N.S.	218 4	39 3	23 0	1399	John Lovitt, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
35,419	Nautilus	St. Andrews	Schr—Glt	1862	St. Andrews, Charlotte Co., N.B.	46 0	15 0	6 2	19	H. C. Harris, Centreville, Digby Co., N.S.	
83,052	Nautilus	Shelburne	do	1877	Jordan River, N.S.	37 0	13 1	4 6	11	Freeman Payzant, Lockeport, N.S.	
70,291	Nebraska	Montreal	Barge	1874	Quebec	151 5	26 8	11 2	387	Montreal Transportation Co., Montreal.	
83,332	Ned	Ottawa	do	1881	Ottawa, Ont	109 6	22 2	7 9	152	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
85,774	Negociant	Montreal	Sloop	1884	Pierreville, Que	105 4	22 3	7 7	129	Urban Laroche, Sorel, Que.	
77,680	Neil Dow	Charlottetown	Schr—Glt	1878	Murray Harbour, P.E.I.	56 7	16 4	6 7	48	Alex. Kennedy, Pugwash, N.S.	
61,918	Nellie	Liverpool	do	1870	Ragged Island, N.S.	37 0	10 0	5 5	13	J. Corkum, LaHave, N.S.	
90,892	Nellie	Yarmouth	do	1889	Tusket Wedge, N.S.	68 9	20 1	7 3	59	A. O. Porter, Tusket Wedge, N.S.	
100,442	Nellie	Canso	do	1893	Sonora, N.S	55 4	18 2	7 5	42	W. C. Boak, Halifax, N.S.	
100,970	Nellie	Chatham, N.B.	do	1892	Caraquet, N.B	35 6	12 6	5 0	11	D. Gallien, Caraquet, N.B.	
92,490	Nellie Blanche	Parrsboro'	do	1887	Cornwallis, N.S.	77 0	23 5	8 9	89	George G. Morrison, Economy, N.S.	
103,017	Nellie Carter	do	do	1894	Lower Maccan, N.S.	80 5	25 0	6 8	78	B. P. Carter, Lower Maccan, N.S.	
85,665	Nellie D.	Halifax	do	1881	Lunenburg, N.S	36 2	12 7	5 7	11	Walter C. Boak, Halifax, N.S.	
72,977	Nellie H. Hamm.	Digby	do	1873	United States.	49 5	14 7	6 3	26	Surrette E. Anderson, Clarke's Harbour, N.S.	
71,174	Nellie Hunter	Kingston	do	1874	Dog Lake, Ont	101 0	25 0	9 7	172	P. D. Ostrander, South Marysburg, Ont.	
100,513	Nellie I. White	Parrsboro'	do	1892	Sand River, N.S.	91 1	27 8	8 6	124	A. W. Atkinson, Advocate, N.S.	
83,060	Nellie Morrow	Chatham, N.B.	do	1882	Sable River, N.S.	80 0	22 5	8 9	88	Richard A. Miller, Sandy Bay, N.S.	
92,685	Nellie Reid	Pictou, N.S.	do	1891	Brulé, N.S.	80 3	21 6	8 9	79	Charles Reid, Brulé, N.S.	
92,368	Nellie Waters	St. John, N.B	do	1887	Canning, N.S.	79 5	26 5	7 0	96	James R. Granville, St. John, N.B.	
....	Nelson	Liverpool	do	1853	Ragged Island, N.S.	40 0	11 5	5 6	17	A. McQuay, Ragged Island, N.S.	
88,484	Nelson River	Winnipeg	Barge	1882	Winnipeg, Man	146 4	24 5	7 2	219	The North-west Navigation Co. (Ltd.), Winnipeg, Man.	
....	Nemesis	Goderich	Schr—Glt	1868	Goderich, Ont	73 7	19 6	7 0	82	J. H. Spence, Southampton, Ont.	
80,639	Neophyte	Yarmouth	Bk—Bq	1880	Saulnierville, N.S.	198 4	37 3	19 8	1056	John Lovitt, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
72,048	Neptune	Arichat	Schr—Glt	1875	River Bourgeois, C.B.	48 8	16 5	6 9	26	Henry Sampson, River Bourgeois, C.B.	
37,407	Neptune	Liverpool	do	1853	Lunenburg, N.S	48 0	15 9	7 0	26	P. D. Cohoon, East Port Medway, N.S.	
38,995	Neptune	Chatham, N.B	do	1754	Shediac, N.B.	53 6	16 5	5 8	38	J. Richardson, Shediac, N.B.	
85,396	Neptune	Amherst, M. I	do	1889	Amherst, Gaspé Co., Que.	54 6	16 9	7 4	34	A.G. McLeod, Pointe Ste. Anne, N.S.	
103,294	Neptune	New Westminster.	Barge	1094	Kootenay Lake, B.C.	58 0	15 5	3 7	21	R. Yuill, Kaslo, B.C.	
90,627	Nereid	Charlottetown	Schr—Glt	1885	Montague, P.E.I.	75 0	22 8	9 1	76	John T. Dewar, Montague, P.E.I.	
80,843	Nettie, B.H	Halifax	do	1880	Clam Harbour, N.S.	42 5	15 5	6 3	23	P. F. Smith, Port Mouton, N.S.	
66,724	Nettie Cole	Liverpool	do	1872	Port Medway, N.S.	40 0	13 0	4 9	13	John Miniac, Port Medway, N.S.	
94,667	Nettie, M.G	Halifax	do	1889	Mahone Bay, N.S.	48 4	17 7	7 3	32	John Cohoon, Murray Harbour, P.E.I.	
69,145	Neva	do	do	1875	Pomquet, N.S.	97 5	27 9	10 4	190	Jas. Keay, Afton, N S.	
80,681	Neva	Ottawa	Barge	1881	Montreal	110 0	22 6	6 9	148	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
......	Neva	Montreal	do	1869	Sorel, Que	91 5	18 9	5 1	92	T. Owens, Stonefield, Que.	
96,971	Neva	Charlottetown	Schr Glt	1891	Shelburne, N.S.	95 0	26 0	10 9	145	Oreslas Taylor, St. John's, Nfld	Classed American Record.

100,847	Nevada	Lunenburg	Schr—Glt	1894	Lunenburg, N.S	94 1	24 3	10 5	135	C. Smith, Lunenburg, N.S.	
83,062	Neville	Ottawa	Barge	1886	East Templeton, Ont	112 0	22 7	7 2	158	The Ottawa Trans. Co. Ltd., Ottawa, Ont.	
73,094	New Brunswick	Montreal	Sloop	1868	Pierreville, Que	101 9	22 8	6 4	104	E. Desmarais, St. François, Que.	
78,003	New Brunswick	Winnipeg	Barge	1880	Pine Falls, Keewatin Ont.	98 8	20 5	6 8	188	The Manitoba Fish Co., Ltd., Windsor, Ont.	
72,325	New City	St. John, N.B	Ship—3 m	1878	Black River, St. John, Co., N.B.	209 6	39 8	24 1	1393	Wm. E. Robinson, Ellsmere Port Chester, England.	Classed Bureau Veritas and American Record.
64,836	New Dominion	Halifax	Schr—Glt	1871	Clam Harbour, N.S	54 0	18 7	8 3	44	M. L. Mullins, Antigonish, N.S.	
90,716	New Dominion	do	do	1886	Chezetcook, N.S	47 8	18 3	7 5	33	Rupert E. Sweet, Charles Cove, N.S.	
55,924	New Dominion	Port Dover	do	1867	Quebec	115 0	25 0	9 0	164	J. Allan, Port Dover, N.S.	
64,969	New Dominion	Quebec	Bgtn—Bkglt	1871	St. Thomas, Montmagny, Que.	87 7	25 0	10 9	134	Jas. King, Lévis, Que	Classed Bureau Veritas.
85,703	New Dominion	Wallaceburg	Schr—Glt	1868	Port Rowan, Ont	117 5	25 3	9 2	196	Geo. H. Morden, Oakville, Ont.	
52,160	New England	St. John, N.B	Wdbt—Bàb	1865	Cambridge, Queen's Co., N.B.	73 0	24 2	6 1	60	John Wolf, River Hebert, N.S.	
33,165	New Liverpool	Quebec	Schr—Glt	1856	New Liverpool, Que.	111 6	22 0	9 2	176	Denis Gaharty, New Liverpool, Que.	
73,973	New Liverpool	do	Barge	1873	do	99 5	21 9	8 3	137	Jas. Sullivan, Quebec	
85,462	New Liverpool	do	do	1875	Lévis, Que	103 0	21 5	8 2	114	Antoine L. Hurtubise, Montreal.	
92,487	Newburgh	Windsor, N.S.	Schr—Glt	1888	Windsor, N.S.	135 9	31 6	16 2	504	C. H. Dimock, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
....	Newcastle	Picton, Ont.	do	1861	Kingston, Ont	75 6	16 7	5 3	75	F. Wallbridge, Belleville, Ont.	
90,568	Newsboy	Toronto	do	1885	Bronté, Ont	67 5	18 9	4 5	40	Lemuel Dorland, Bronté, Ont.	
94,833	Newsboy	St. Andrews	do	1877	Vinal Haven, U.S.	36 5	12 8	5 5	16	Alex. Shankle, Port Matoun, Queen's Co., N.S.	
90,851	Niagara	Lunenburg	do	1886	Mahone Bay, N.S.	68 0	22 6	8 5	74	Edward B. Richardson, Halifax, N.S.	
....	Niagara	St. Catharines	Scow—Chd	1866	Wellandport, Ont	114 0	23 0	8 6	161	George Cameron, Collingwood, Ont.	
....	Niagara	Picton, Ont.	Schr—Glt	1873	Picton, Ont	120 0	26 3	10 5	220	R. Baird, Kincardine, Ont	
90,861	Nicanor	Lunenburg	Bktn—Bkglt	1886	Mahone Bay, N.S.	140 3	31 0	17 0	393	George J. Troop, Halifax, N.S.	do
94,966	Nicanor	do	Schr—Glt	1889	do	69 3	22 9	8 9	79	Jonas Westhaver, Lunenburg, N.S.	
100,485	Nightingale	do	do	1892	La Have, N.S	59 8	20 8	8 3	52	John Haughn, La Have, N.S.	
42,303	Nile	Halifax	Schr—Glt	1862	Jeddore, N.S.	45 1	15 8	6 2	17	Jas. Smith, Chezetcook, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur gérant, et adresse.	Where Classed — Où classé.
80,682	Nile	Ottawa	Barge	1881	Montreal	74 4	18 5	8 1	151	The Ottawa Trans. Co., Ltd. Ottawa, Ont.	
89,882	Nile	Dorchester	Bgtn—Bkglt.	1857	Maryland, U.S.	96 6	24 6	8 2	164	Judson Edgett, Brooklyn, N.Y	
80,841	Nina	Halifax	Schr—Glt	1880	Owl's Head, N.S.	34 8	13 2	5 4	13	Wm. Murphy, Owl's Head, N.S.	
94,830	Nina Blanche	Weymouth	do	1893	Bellieveau's Cove, N.S.	50 0	17 2	7 0	31	Mendal G. Crocker, Freeport, N.S.	
71,335	Nina Page	Charlottetown	do	1875	Barrington, N.S.	77 0	24 0	8 1	79	Ronald Campbell, Summerside, P.E.I.	
....	Nine (9)	Montreal	Barge	1871	Pierreville, Que.	93 5	19 2	5 5	100	N. Vigneau, Montreal	
66,307	Niobe	Charlottetown	Schr—Glt	1872	Pisquid, P.E.I.	59 8	18 3	8 2	51	J. R. Bourke, Mount Stewart, P.E.I.	
74,330	Nokomis	Yarmouth	do	1877	Tusket, N.S.	71 7	20 4	8 3	67	Collins Titus, Westport, N.S.	
88,603	Nokomis	Lunenburg	do	1884	Mahone Bay, N.S.	76 2	23 8	9 2	94	Nath'l. Butt, Bay St. George, Nfld.	
92,636	Nonpareil	do	do	1888	Lunenburg, N.S.	73 6	23 0	8 9	88	John Zink, Lunenburg, N.S.	
97,164	Nootka	Victoria	do	1888	Pt. Blakely, U.S.	37 5	12 4	4 0	11	Charles Toquet, Nootka, B.C.	
92,590	Nora	Gaspé	do	1855	Gaspé, Que.	44 9	14 8	5 4	17	J. Quigley, Gaspé, Que.	
90,687	Nora Wiggins	Yarmouth	Bktn—Bkglt.	1888	Jordan River, N.S.	143 0	33 0	13 1	470	Benjamin Davis, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
71,097	Norah	Belleville	Sloop	1880	Trenton, Ont.	52 0	15 0	5 0	29	R. J. Bell, Belleville, Ont.	

....	Nore	Montreal	Barge	1866	Sorel, Que	91 9	18 9	6 1	95	E. LaRivière, Plantagenet, Que.	
100,387	Norina	Sydney	Schr—Glt	1894	St. Anne, C.B	47 0	17 2	7 1	31	J. McLeod, St. Anne, C.B	
64,029	Norman B	Digby	do	1870	Tiverton, N.S	47 8	14 2	6 7	20	Abraham Lent, Freeport, N.S.	
103,284	Normandy	Chatham, N.B	do	1893	Shippegan, N.B	35 0	12 0	4 8	11	P. Rive, Caraquet, N.B.	
69,162	Norns	Halifax	do	1873	Catalone, C.B	43 0	15 0	6 9	22	W. C. Boak, Halifax, N.S	
59,465	North America	Arichat	do	1870	New Dublin, N.S	98 9	26 0	11 4	175	Simon Joyce, D'Escousse, C.B.	
80,601	North America	do	do	1880	Yarmouth, N.S	91 0	24 6	9 8	138	Desiré Boudrot, D'Escousse, C.B	
33,603	North Star	Gaspé	do	1855	Gaspé, Que	51 1	15 0	6 4	27	Robt. Setter, Anticosti.	
83,107	North Star	Halifax	do	1881	Chezetcook, N.S	46 8	16 5	6 8	26	Franklin Mitchell, Chester, N.S.	
88,443	North Star	do	do	1884	Wine Harbour, N.S.	44 9	16 2	6 6	35	Robert Cooper, Wine Harbour, N.S.	
83,378	North-west	Toronto	do	1882	Bronté, Ont	75 5	20 0	6 0	57	Edmund Goldring and Francis Goldring, Whitby, Ont.	
66,081	Northern Bridge	Quebec	do	1871	Kamouraska, Que	46 5	13 9	5 2	20	Elzear Tremblay, St. Siméon, Que.	
88,009	Northern Empire	Windsor, N.S	Bk—Bq	1880	Economy, Colchester Co., N.S.	188 5	37 0	20 7	950	D. P. Soley, Economy, Colchester Co., N.S.	Classed Bureau Veritas.
92,771	Northern Light	New Westminster.	Schr—Glt	1887	New Westminster, B.C.	35 0	12 0	4 0	12	Geo. B. Main, Ladner's Landing, B.C.	
72,583	Norway	Kingston	do	1872	Garden Island, Ont.	135 5	26 0	11 9	332	The Calvin Co. (Limited), Garden Island, Ont.	
100,332	Norwood	Maitland	Ship—3 m	1891	Maitland, N.S	235 3	42 7	24 0	1597	Alex. Roy, Maitland, N.S	Classed Bureau Veritas and American Record.
71,391	Nota Bene	Parrsboro'	Schr—Glt	1877	Parrsboro', N.S	57 0	19 5	8 1	50	Jas. George, Parrsboro', N.S	
59,884	Notre Dame Bonsecours.	Quebec	do	1867	Cacouna, Que.	48 0	15 0	6 7	28	Joseph Chartier, Cacouna, Que.	
92,538	Notre Dame de Bonsecours.	Montreal	Sloop	1887	Lanoraie, Que	108 4	24 3	8 3	151	Louis E. Bonaventure, Lanoraie, Que.	
55,870	Notre Dame de la Grade.	Quebec	Schr—Glt	1866	Natashquan, Labrador.	42 0	15 7	6 5	23	Paul Vigneau, Natashquan, Labrador.	
34,691	Nova Scotia	Halifax	do	1834	Newport, N.S	55 9	16 1	9 0	60	Wm. Coffill, Horton, N.S	
....	Nova Scotia	do	do	1853	St. Margaret's Bay, N.S.	40 7	13 1	5 7	23	James Redman, St. Margaret's Bay, N.S.	
36,206	Nova Scotian	Quebec	do	1859	do	58 9	18 4	8 0	50	John Leluan, Dalhousie, N.B.	
74,365	Nova Stella	Arichat	do	1877	Lockeport, N.S	63 0	21 2	7 5	53	Pacien Poirier, D'Escousse, C.B.	
88,342	Nova Zembla	Lunenburg	do	1883	Lunenburg, N.S	74 8	23 2	8 7	79	Enoch Mason, Mahone Bay, N.S.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
80,678	No. 1	Montreal	Barge	1881	Sorel, Que	108 0	22 6	7 1	156	Narcisse Paul, Sorel, Que.	
80,686	No. 1	do	do	1873	Pierreville, Que	77 0	22 0	5 5	58	M. Frechette, Sorel, Que	
100,520	No. 1	Parrsboro'	Schr—Glt	1893	St. John, N.B.	147 4	35 3	10 0	439	Cumberland Railway and Coal Co., Montreal.	Classed Bureau Veritas.
103,036	No. 1	Ottawa	Scow—Chd.	1889	Mattawa, Ont	63 0	14 6	3 6	35	Canadian Pacific Railway Co., Montreal.	
80,687	No. 2	Montreal	Barge	1873	Pierreville, Que	92 0	22 3	6 0	80	D. Lesperance, St. Aimé, Que.	
80,679	No. 2	do	do	1881	Sorel, Que	108 0	22 6	7 0	154	Sincennes McNaughton Line, Montreal.	
100,521	No. 2	Parrsboro'	Schr—Glt	1893	Black River, N.B.	146 2	35 3	10 0	433	Cumberland Railway and Coal Co., Montreal.	do
103,037	No. 2	Ottawa	Scow—Chd.	1889	Mattawa, Ont	63 0	14 6	3 6	35	Canadian Pacific Railway Co., Montreal.	
100,523	No. 3	Parrsboro'	Schr—Glt	1893	Gardner's Creek, N.B	146 7	35 2	10 0	431	Cumberland Railway and Coal Co., Montreal.	do
103,038	No. 3	Ottawa	Scow—Chd.	1889	Mattawa, Ont	55 0	16 0	3 4	25	Canadian Pacific Railway Co., Montreal.	
100,526	No. 4	Parrsboro'	Schr—Glt	1893	St. Martin's, N.B.	146 8	35 3	10 0	439	Cumberland Railway and Coal Co., Montreal.	do
103,039	No. 4	Ottawa	Scow—Chd.	1889	Mattawa, Ont	70 0	18 0	4 0	37	Canadian Pacific Railway Co., Montreal.	
100,529	No. 5	Parrsboro'	Schr—Glt	1893	Black River, N.B.	146 6	35 1	10 5	443	Cumberland Railway and Coal Co., Montreal.	do
90,602	No. 37	Ottawa	Barge	1874	Yamaska, Que	80 0	16 4	7 6	218	Arch. Stewart, Ottawa, Ont.	

90,603	No. 38	Ottawa	Barge	1874	Yamaska, Que	80 0	16 4	7 6	218	Arch. Stewart, Ottawa, Ont	
92,469	Nutwood	Charlottetown	Schr—Glt	1888	Souris, P.E.I	85 8	24 4	9 3	99	John McLean, Souris, P.E.I	
90,827	Nyanza	Lunenburg	do	1889	Port Medway, N.S.	95 0	25 0	10 0	116	Elias F. Walters, Lunenburg, N.S.	Classed American Record.
59,367	Nymph	St. Andrews	do	1875	Grand Manan, Charlotte Co., N.B.	34 0	12 5	4 8	11	Robert Spear, Eastport, U.S.	
83,168	Nymphiaco	Lunenburg	Yawl—Yole	1878	Halifax, N.S.	32 6	9 4	3 8	6	F. E. Corbett, Halifax, N.S.	
96,770	O. L. B.	Port Hawkesbury	Schr—Glt	1893	Cheticamp, C.B.	37 1	11 7	5 0	12	G. Boudrot, Cheticamp, C.B.	
77,571	O. E. Owens	Montreal	Barge	1877	Hull, Que	90 4	19 5	6 2	84	T. Owens, Stonefield, Que.	
94,779	O. P. Silver	Lunenburg	Schr—Glt	1889	Lunenburg, N.S.	76 6	23 6	8 6	89	Charles L. Silver, Lunenburg, N.S.	
....	O. S. Stores	Bowmanville	do	1866	Port Burwell, Ont.	96 0	17 2	7 8	145	L. & D. C. Bulloch, Brighton. Ont.	
....	Oak	Kingston	Barge	1857	Bedford Mills, Ont.	99 9	20 6	5 4	95	G. Chaffey, Kingston, Ont.	
85,632	Ocean Belle	Victoria	Schr—Glt	1883	Lunenburg, N.S.	74 4	22 5	9 2	83	R. Hall, Victoria, B.C.	
54,139	Ocean Belle	Halifax	do	1866	Chezetcook, N.S	41 8	14 7	6 1	19	Isadore Fougere, Port Richmond, N.S.	
75,427	Ocean Bird	Annapolis	do	1878	Granville, N.S.	60 3	19 1	7 0	44	Joseph Corbitt, Hampton, N.S.	
50,791	Ocean Bird	Halifax	do	1865	Onslow, N.S.	37 4	10 5	5 1	9	D. S. Higgins, Onslow, N.S.	
37,573	Ocean Bride	Gaspé	do	1855	La Have, N.S	38 9	14 3	5 9	21	Jean Giasson, Natashquan, Que.	
36,141	Ocean Bride	Charlottetown	do	1858	Sable River, N.S.	60 2	17 7	7 3	41	Bowen Smith, Cocagne, N.B.	
36,271	Ocean Bride	Halifax	do	1860	Chezetcook, N.S.	44 8	13 4	5 9	16	And. Conrod, Chezetcook, N.S.	
37,606	Ocean Bride	do	do	1858	Lunenburg, N.S.	54 6	18 2	7 3	37	Jas. Babcock, Halifax, N.S.	
36,167	Ocean Bride	do	do	1860	Liscombe, N.S	41 2	14 1	5 1	13	Alex. Rudolf, Liscombe, N.S.	
64,018	Ocean Bride	do	do	1872	Little River, N.S.	47 4	16 4	6 3	23	George A. Borgal, Halifax, N.S.	
83,838	Ocean Bride	Port Hawkesbury	do	1881	La Have, N.S	43 4	15 0	6 5	23	Phillip Ryan, Middle Melford, N.S.	
83,398	Ocean Child	Halifax	do	1879	Chezetcook, N.S.	41 8	15 0	5 5	19	Jas. W. Misener, Chezetcook, N.S.	
97,143	Ocean Gem	St. Andrews	do	1884	Robbinston, U.S.	38 0	12 2	4 5	15	Lewis Frankland, Grand Manan, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du Navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longeur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
75,602	Ocean Lily	Digby	Schr—Glt	1877	Clare, N.S	39 4	15 4	5 6	17	Albert Morrell, Westport, N.S.	
80,883	Ocean Queen	St. Andrews	Sloop	1860	Boston, Mass., U.S.	48 8	16 0	6 1	21	Wm. Benson, Grand Manan, N.B.	
37,571	Ocean Wave	Lunenburg	Schr—Glt	1876	La Have, N.S	42 8	14 8	5 9	23	John Smith, Crow Harbour, N.S.	
36,453	Ocean Wave	Shelburne	do	1860	Little Harbour, N.S.	50 0	14 6	5 5	19	A. Lloyd, Sable River, N.S.	
80,973	Ocean Wave	Sydney	do	1882	Bras d'Or, C.B.	44 1	14 5	6 1	20	Samuel Moore, North Sydney, C.B.	
....	Ocean Wave	Picton, Ont.	do	1868	Picton, Ont.	81 0	20 0	9 7	96	Thomas Brokenshire, Cobourg, Ont.	
....	Octavia	Cramahe	do	1866	Colborne Harbour, Ont.	84 6	20 9	6 7	94	Dan & Hugh Rooney, Cobourg, Ont.	
88,377	Octopus	Victoria	Sloop	1885	Victoria, B.C.	27 0	9 0	3 0	3	M. Watt, Comox, B.C.	
69,692	Oddfellow	Annapolis	Schr—Glt	1876	Granville, N.S.	54 9	17 7	7 1	34	H. M. Irvine, Grànville, N.S.	
....	Oddfellow	Toronto	do	1848	Oakville, Ont.	66 0	16 0	7 4	72	Eleanor Robertson, Port Hope, Ont.	
100,577	Oddfellow	Lunenburg	do	1893	Lunenburg, N.S.	66 8	20 9	8 2	58	J. F. Kinlay, Lunenburg, N.S.	
59,879	Odele	Quebec	do	1865	Malbaie, Que.	39 0	14 0	6 0	20	George Dionne, Cacouna, Que.	
80,100	Ohio	St. John, N.B.	Bgtn—Bkglt.	1882	Portland, N.B.	127 6	29 4	13 0	325	Charles A. Palmer, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
94,702	Oh Kim Soon	Digby	Bk—Bq	1891	Trout Cove, N.S.	142 0	30 3	11 9	336	L. D. Morten, Trout Cove, N.S.	Classed American Record.

80,663	Oka	Montreal	Barge	1881	Sorel, Que	98 0	22 6	8 9	140	O. Gatineau, Contrecœur, Que.
94,837	Olga	St. Andrews	Schr—Glt	1889	West Isles, N.B	31 2	11 5	5 5	11	Lincoln Richardson, West Isles, N.B.
80,052	Olio	St. John, N.B	do	1880	St. Martin's, N.B	83 0	26 1	7 7	105	Bedford Tower, Sackville, N.B.
36,189	Olive	Halifax	do	1848	Barrington, N.S	39 0	11 8	6 1	20	Heman Kenny, Barrington, N.S.
88,346	Olive	Lunenburg	do	1884	La Have, N.S	80 0	24 5	9 0	103	Daniel Getson, La Have, N.S.
36,306	Olive Branch	Halifax	do	1860	Lawrencetown, N.S.	47 9	13 4	4 5	16	Henry Lawson, Halifax, N.S.
75,570	Olive Branch	Lunenburg	do	1877	Aspatogan, N.S	37 0	13 2	5 8	14	J. E. Shatford, St. Margaret's Bay, N.S.
74,387	Olive Branch	Toronto	do	1875	Port Credit, Ont	51 0	14 0	4 5	16	Charlotte Reid, Township of Toronto, Ont.
61,630	Olive I	Halifax	do	1881	Coddle's Harbour, N.S.	62 3	20 3	8 4	57	James Malcolm, Port Malcolm, N.S.
92,384	Oliver Mowat	Kingston	do	1873	Millhaven, Ont	131 2	25 9	10 6	244	John McLennan, Bowmanville, Ont.
42,701	Olivette	Quebec	do	1856	Les Ecureuils, Que	58 8	15 8	6 2	38	Francois Gignac, Cap Santé, Que.
55,533	Olivia	Charlottetown	do	1869	Tatamagouche, N.S.	52 2	16 9	7 7	40	Wm. David McKay, Charlottetown, P.E.I.
85,999	Olivia	St. John, N.B	do	1882	Cambridge, N.B	79 5	27 1	7 9	117	Vincent S. White, St. John, N.B.
....	Olivia	Toronto	do	1853	Bronté, Ont	92 0	19 4	7 5	122	George O'Brien, Picton, Ont.
85,423	Olivia Abbey	St. Catharines	Scow—Chd	1884	Port Robinson, Ont.	100 0	23 0	5 0	88	John Bradley, Merritton, Ont.
74,398	Olympia	Toronto	Schr—Glt	1879	Bronté, Ont	57 0	15 5	3 6	23	Joseph Featherstone, Township of Toronto, Ont.
97,061	Omega	Charlottetown	do	1891	Murray Harbour, P.E.I.	72 3	22 3	8 4	82	Daniel Davies, Charlottetown, P.E.I.
94,825	On Time	Weymouth	do	1891	Church Point, N.S.	41 3	16 3	6 0	19	Henry Glasen, Westport, N.S.
103,381	One	Winnipeg	Barge	1895	Rat Portage, Ont	56 5	14 3	6 3	17	Fred. W. Colcleugh, Rat Portage, Ont.
....	One (1)	Montreal	do	1857	Sorel, Que	125 2	26 5	8 5	71	Harbour Commissioners, Montreal.
....	One (1) Pierreville	do	do	1870	Pierreville, Que	94 7	18 8	6 1	106	P. LaPlante, Lachine, Que
53,930	Only Son	Digby	Schr—Glt	1865	Parrsboro', N.S	45 9	16 2	6 0	27	Daniel J. Holmes, Parrsboro', N.S.
57,700	Only Son	Halifax	do	1860	Musquodoboit, N.S.	41 0	13 7	5 7	16	Henry Stephiny, Musquodoboit, N.S.
61,916	Only Son	Liverpool	do	1871	East Port Medway, N.S.	39 0	14 5	6 0	16	William Conrod, Liverpool, N.S.
94,732	Only Son	Windsor, N.S.	do	1889	Isle Haute, N.S.	33 6	12 4	5 0	13	Edgar N. Card, Burlington, N.S.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
80,913	Onondaga	Prescott	Barge	1870	Garden Island, Ont.	135 0	26 0	12 0	320	R. McCarthy, Prescott, Ont.	
100,002	Onora	Annapolis	Schr—Glt	1890	Bridgetown, N.S.	96 7	26 3	9 3	137	Jas. E. Shafner, Granville, N.S.	Classed American Record.
71,467	Ontario	Sydney	do	1875	Prince Edward Island	57 0	18 9	7 0	43	Alex. McDonald, Sydney, C.B.	
77,775	Ontario	Goderich	do	1867	Goderich, Ont	105 0	23 0	9 5	150	D. Spence, Southampton, Ont.	
70,291	Ontario	Montreal	Barge	1874	Lancaster, Ont.	126 0	20 7	9 8	227	P. Laplante, Lachine, Que	
72,190	Ontario	Windsor, N.S	Bk—Bq	1876	Hantsport, Hants Co., N.S.	160 7	35 3	20 1	824	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	Classed Bureau Veritas.
....	Ontario	St. Catharines	Barge	1867	Welland, Ont.	136 0	23 3	10 2	233	B. Lewis, Collingwood, Ont.	
....	Ontario	Kingston	Sloop	1868	Dog Lake, Ont.	56 6	17 5	4 7	56	J. Swift, Kingston, Ont.	
....	Ontario	do	Barge	1867	Bedford Mills, Ont.	103 2	22 6	5 8	122	Henry Shaver, Ottawa, Ont.	
74,431	Ontario	Ottawa	do	1874	Fort Ann, U.S	94 6	17 4	7 5	107	Roderick McLeod, Ottawa, Ont	
94,786	Ontario	Lunenburg	Schr—Glt	1889	Lunenburg, N.S.	76 0	23 6	8 5	89	Benjamin Smith, Lunenburg, N.S.	
61,967	Onward	Charlottetown	do	1870	Country Harbour, N.S.	60 4	19 1	7 2	52	D. A. McLeod, New London, P.E.I.	
88,344	Onward	Lunenburg	do	1884	Lunenburg, N.S.	72 6	23 0	8 4	87	James McKinnon, Gabarous, C.B.	
71,397	Onward	Parrsboro'	do	1878	Parrsboro', N.S.	40 4	14 9	5 9	15	Thomas Lingard, Tennecape, N.S.	

72,681	Onward	Victoria	Schr—Glt	1871	California, U.S.	56 5	20 0	4 5	35	Charles Spring, Victoria, B.C.	
75,716	Onward	Yarmouth	do	1877	Richmond, N.S.	36 8	13 8	4 9	10	Sandford L. Dakin, Centreville, N.S.	
94,993	Onward	Charlottetown	do	1889	Grand Tracadie, P.E.I.	40 3	14 5	5 5	15	Albert A. Hurst, Canso, N.S.	
103,258	Onward	St. John, N.B	do	1895	Waterborough, N.B.	77 5	27 0	7 0	92	B. R. Colwell, Cambridge, N.B.	
97,021	Onward	Yarmouth	do	1884	South Cove, N.S.	37 0	11 7	4 0	10	James M. Davis, Yarmouth, N.S.	
85,553	Onyx	do	do	1884	Tusket, N.S	93 2	24 4	9 8	138	E. F. Parker, Yarmouth, N.S.	
80,645	Opal	do	do	1883	do	84 0	23 5	9 0	97	do	
46,909	Opal	Port Hawkesbury	do	1865	Isaac's Harbour, N.S.	63 0	19 9	7 9	49	John A. Ashe, Pugwash, N.S.	
....	Ora	Montreal	Barge	1860	Montreal	95 0	19 0	6 0	95	Antoine Bertrand, Vaudreuil, Que.	
90,828	Ora	Yarmouth	Bgtn—Bkglt	1890	Port Medway, N.S.	105 2	27 0	10 8	197	Benjamin Davis, Yarmouth, N.S.	Classed American Record.
100,245	Oracle	Halifax	Schr—Glt	1894	Sambro, N.S.	41 2	13 8	5 9	18	W. McC. Boak, Halifax, N.S.	
55,830	Oregon	Shelburne	do	1867	Little Harbour, N.S.	46 2	15 0	6 0	20	Dougald C. Morson, Cardigan Bridge, P.E.I.	
39,124	Oregon	St. John, N.B	do	1846	Bedeque, P.E.I.	49 0	15 5	6 3	30	Charles Brundage, St. Andrews, N.B.	
100,242	Oregon	Halifax	do	1894	Port Piswick, N.S	68 5	21 3	8 2	64	Isaac Greenoch, Port Piswick, N.S.	
85,562	Oresa	Lunenburg	do	1883	Port Saxon, N.S.	40 0	13 4	5 5	14	Wm. L. Romkey, Lunenburg, N.S.	
103,194	Oressa	Liverpool	do	1894	Port Matoun, N.S	32 0	12 1	5 3	10	E. Payzant, Port Matoun, N.S.	
85,303	Orient	Montreal	Barge	1883	Montreal, Que.	104 6	22 4	7 1	149	Dickson Anderson, Montreal, Que.	
103,176	Orient	Shelburne	Schr—Glt	1890	Vogler's Cove, N.S.	30 8	11 1	5 2	10	Jas. A. Ringer, Little Harbour, N.S.	
57,473	Orilla	Annapolis	do	1870	Clements, N.S	45 0	15 5	5 3	23	James Dillon, Digby, N.S.	
85,601	Orinoco	St. John, N.B	do	1883	Portland, N.B	124 0	28 7	12 4	298	Charles A. Palmer, St. John, N.B.	
83,422	Orinoco	Digby	do	1882	Gilbert's Cove, N.S	75 6	23 0	9 4	99	Alfred Morrell, Digby, N.S.	
100,157	Orinoco	Lunenburg	do	1891	Mahone Bay, N.S.	65 5	21 8	8 2	56	Isaac Westhaver, Lunenburg, N.S.	
96,977	Oriole	Shelburne	do	1892	Lockeport, N.S.	56 0	19 6	7 6	43	Mary E. Locke, Lockeport, N.S.	
88,427	Oriole	St. John, N.B	do	1884	St. John, N.B	89 0	26 7	7 9	124	John W. Seaman, Shulee, N.S.	
92,435	Oriole	Toronto	Yacht	1886	Toronto, Ont	85 7	20 4	8 5	50	George Gooderham, Toronto, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
103,004	Oriole	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1890	Shippegan, N.B.	34 0	12 2	4 4	11	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
36,031	Orion	Halifax	do	1851	Clements, N.S.	69 0	17 7	9 2	84	John Morisee, Given Wharf, N.S.	
36,185	Orion	do	do	1859	Barrington, N.S	62 6	18 0	6 3	38	J. B. Lawrence, Barrington, N.S.	
80,970	Orion	do	do	1881	Gabarous, N.S.	43 6	15 2	5 8	23	Edward B. Pelrine, Larry River, N.S.	
88,350	Orion	Charlottetown	Schr—Glt	1884	Lunenburg, N.S	74 6	22 8	8 4	78	Aaron O. Cogswell, Georgetown, P.E.I.	
59,430	Orloff	Arichat	Bgtn—Bkglt.	1872	Parrsboro', N.S.	112 3	28 9	11 3	235	Simon Terrio, New York	
83,280	Osberga	Maitland	Bk—Bq	1884	Maitland, N.S.	195 0	37 6	22 5	1116	Adams McDougall, Maitland, N.S.	Classed Bureau Veritas.
90,439	Oscar F	Barrington	Schr—Glt	1892	Bear Point, N.S	43 5	13 5	5 7	18	P. W. Penney, Cape Island, N.S.	
97,156	Oscar and Hattie	Victoria	do	1884	Essex, Mass., U.S.	79 2	22 3	8 6	81	T. Earle, Victoria, B.C.	
94,729	Osceola	Windsor, N.S.	do	1889	Advocate, N.S.	98 0	28 4	7 6	124	J. Willard Smith, St. John, N.B.	
92,550	Oscor	Montreal	Barge	1888	Valleyfield, Que	96 4	18 8	8 6	121	A. Delisle, Valleyfield, Que.	
88,249	Oseris	Deseronto	do	1892	Deseronto, Ont	109 5	26 5	6 1	106	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.	
50,759	Ospray	Halifax	Schr—Glt	1864	P. E. Island	44 0	13 5	5 1	19	Ed. W. Chipman, Halifax, N.S.	
103,349	Osprey	Montreal	Yacht	1888	Toronto, Ont	22 4	7 6	1 8	2	C. L. Shorey, Montreal	

103,005	Osprey	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1889	Shippegan, N.B.	33 0	12 6	4 4	10	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
71,309	Ossuna	Richibucto	Bk—Bq	1883	Kingston, N.B.	171 7	33 5	22 0	794	J. & T. Jardine, Kingston, N.B.	Classed English Lloyds.
74,230	Oswego	Montreal	Barge	1876	Montreal, Que.	151 5	27 4	11 5	389	Montreal Transportation Co.	
73,945	Otonabie	Ottawa	do	1872	Fort Ann, New York, U.S.	87 5	14 8	6 8	80	Thos. Moffat, Perth, Ont.	
51,973	Ottawa	Pictou, N.S.	Schr—Glt	1866	Woods Harbour, N.S.	65 0	20 7	8 2	54	Thomas Tanner, Pictou, N.S.	
80,585	Otter	Toronto	Scow—Chd	1879	Gravenhurst, Ont.	72 0	18 6	5 0	51	J. G. Ross, Quebec.	
103,375	Otter	Winnipeg	Schr—Glt	1891	Fort Alexander, Man	36 4	11 5	3 3	10	Robert Henderson, Fort Alexander, Manitoba.	
94,954	Otto	Victoria	do	1889	Mahone Bay, N.S.	71 3	23 5	9 2	86	Wm. Munsie, Victoria, B.C.	Classed American Record.
85,652	Our Hope	Halifax	do	1883	Chezetcook, N.S.	49 8	18 5	7 2	36	Staneslaus Chiasson, Cheticamp, C.B.	
88,318	Our Maud	Quebec	do	1885	Little Métis, Que	61 6	17 0	6 0	30	Alex. McLaren, Little Métis, Que.	
.....	Ouse	Montreal	Barge	1869	Sorel, Que.	91 3	18 9	5 1	91	T. Owens, Stonefield, Que.	
94,641	Ovando	Lunenburg	Schr—Glt	1888	New Dublin, N.S.	73 9	23 5	9 0	88	Robert Dawson, jr., Bridgewater, N.S.	
100,262	Oweenee	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1891	Stockton-on-Tees, G.B.	309 0	42 0	24 6	2334	Oweenee Ship Co. (Limited), London, Eng.	Classed English Lloyds.
72,560	Ox	Kingston	Barge	1873	Kingston, Ont.	104 0	22 9	6 7	130	Alex. Gunn, Kingston, Ont.	
38,421	P. L. G.	Charlottetown	Schr—Glt	1861	Little River, Richmond Co., C.B.	66 0	20 9	9 2	67	John R. Warren, Charlottetown, P.E.I.	
100,904	P. T. S.	Chatham, N.B.	do	1892	Caraquet, N.B.	34 0	12 3	4 6	11	R. Young, Caraquet, N.B.	
61,979	P. C. Hill	Halifax	do	1870	Jeddore, N.S.	45 0	15 6	6 2	25	Philip Young, Port Piswick, N.S.	
....	P. G. Young	Port Dover	do	1864	Normandale, Ont.	73 0	17 0	6 0	70	Medlis & Arnott, Toronto, Ont.	
79,907	P. J. Palmer	Dorchester	Bktn—Bkglt.	1881	Dorchester, N.B.	136 8	32 4	12 9	415	P. J. Palmer, Dorchester, N.B.	Classed English Lloyds.
88,580	P. Bennett	Kingston	Schr—Glt	1869	Port Rowan, Ont.	89 0	21 6	7 0	83	Collins' Bay Raft Co., Collins' Bay, Ont.	
59,409	P. Blake	Annapolis	do	1880	Granville, N.S.	76 9	24 5	9 0	89	W. Anthony, Granville, N.S.	
88,298	P. Cormier	Quebec	Barge	1884	Yamaska, Que.	105 3	22 3	8 0	142	Mrs. P. Cormier, Sorel, Que.	
66,060	P. Fortin	do	Schr—Glt	1872	Ste. Anne des Monts, Que.	70 0	20 5	9 7	79	L. P. DeCourval, Arthabaskaville, Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
80,670	P. Girard	Ottawa	Barge	1881	Montebello, Que	106 8	22 5	6 7	142	The Ottawa Trans. Co., Ltd. Ottawa, Ont.	
36,511	P. Martin	Halifax	Schr—Glt	1860	Liverpool, N.S.	59 8	16 7	6 9	35	Richard Hawes, Spry Bay, N.S.	
57,708	P. Walsh	do	do	1868	Louisburg, C.B.	69 1	20 2	7 2	60	Michael Hall, L'Ardoise, N.S.	
100,808	Pachwellis	Victoria	do	1894	James Island, B.C.	50 0	16 0	4 8	19	Jimmie, Natinat, B.C.	
....	Pacific	Montreal	Barge	1873	Yamaska, Que	104 8	22 8	9 2	171	Louis Delisle, Valleyfield, Que.	
33,359	Pacifique	Quebec	Schr—Glt	1856	Les Ecureuils. Que	61 2	15 8	6 1	40	Michael Levaille, Les Ecureuils, Que.	
100,515	Packet	Parrsboro'	do	1892	Spencer's Island, N.S	66 1	21 1	7 3	49	Burpee Tupper, Spencer's Island, N.S.	
80,889	Paixham	St. Andrews	do	....	Isle Haut, Maine, U.S.	31 0	10 0	4 8	9	Th. H. Smith, West Isles, N.B.	
94,890	Palais Flottants	Montreal	do	1886	Sorel, Que	47 2	15 6	2 2	26	Wm. Paul, Sorel, Que	
100,297	Palma	Chatham, N.B.	do	1892	Shippegan, N.B.	36 9	13 3	4 6	14	Oliver Dugay, Shippegan, N.B.	
92,724	Paloma	Toronto	Barge	1885	Bobcaygeon, Ont.	99 0	22 7	5 6	122	Trent Valley Navigation Co., Bobcaygeon, Ont.	
100,836	Panama	Lunenburg	Schr—Glt	1894	Lunenburg, N.S.	85 1	24 3	9 2	95	W. Miller, Lunenburg, N.S.	
100,246	Panchita	Halifax	do	1866	San Pelin, Spain	97 5	25 6	13 9	252	The Dominion Coal Co., Ltd. Glace Bay, C.B.	
....	Pandora	Port Colborne	do	1868	Port Colborne, Ont.	132 5	23 4	9 5	260	J. A. Glass, Sarnia, Ont.	

100,078	Pandora	St. John, N.B	do	1891	Greenwich, N.B	83 6	27 0	7 3	98	H. A. Holder, St. John, N.B	
100,486	Pandora	Lunenburg	do	1892	Lunenburg, N.S	66 5	20 8	8 1	53	Abraham Cook, Lunenburg, N.S.	
88,617	Pansy	do	do	1884	Bridgewater, NS	70 2	21 3	8 2	72	James R. Rudolf, Lunenburg, N.S.	
100,241	Pansy	Halifax	do	1894	Mahone Bay, N.S	47 6	16 8	6 8	32	Geo. Schnare, Pennant, N.S	
35,609	Paragon	do	do	1835	Granville, N.S	48 4	13 8	7 1	36	Wm. B. Fairbanks, Halifax, N.S.	
41,922	Paragon	Liverpool	do	1859	Port Medway, N.S	56 5	17 2	6 9	35	Wm. Gosbee, Canso, N.S	
80,046	Paramatta	St. John, N.B	Bk—Bq	1881	Gardner's Creek, St. John Co., N.B.	175 5	36 3	20 3	925	Fredk. E. Sayre, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
85,331	Parisian	Lunenburg	Schr—Glt	1882	Mahone Bay, N.S	79 3	24 1	9 2	107	Harlan Fulton, Halifax, N.S	
100,996	Parisian	Chatham, N.B	do	1889	Shippegan, N.B	34 0	12 6	4 4	10	P. Rive, Caraquet, N.B	
90,615	Parlee	Moncton	do	1855	Bucksport, U.S	96 9	25 2	8 5	124	A. W. Adams, St. John, N.B	
83,223	Parthenia	Charlottetown	Bk—Bq	1881	Bideford, P.E.I	179 5	34 7	19 9	749	Wm. Richards, Bideford, P.E.I	Classed English Lloyds.
85,337	Parthenia	Lunenburg	Schr—Glt	1882	Lunenburg, N.S	79 8	24 0	9 6	99	S. Watson Oxner, Lunenburg, N.S.	
74,386	Parthenon	Toronto	do	1877	Oakville, Ont.	62 0	18 5	6 5	56	Robert McDonald, Hallowell, Ont.	
35,913	Partner	Halifax	do	1846	Sable River, N.S	47 2	14 8	6 5	24	John B. Fay, Halifax, N.S	
38,462	Partners	Arichat	do	1865	River Bourgeois, C.B.	53 6	15 9	6 5	25	A. Sampson, River Bourgeois, C.B.	
90,877	Partridge	Yarmouth	do	1887	Sluice Point, N.S	64 5	19 6	7 5	47	Joseph Goicoltchea, Arichat, C.B.	
....	Passport	Montreal	Barge	1864	St. Bonaventure, Que.	86 4	22 6	5 7	74	F. Labelle, Sorel, Que	
36,062	Patience	Halifax	Schr—Glt	1848	Chester, N.S	52 2	17 3	8 3	39	Wm. Strachen, Sydney, C.B	
100,770	Patrick	Chatham, N.B	do	1890	Caraquet, N.B	36 9	12 2	5 0	11	P. Rive, Caraquet, N.B	
94,857	Patriot	Port Hawkesbury	do	1890	Advocate, N.S	84 5	26 1	7 8	107	Jeremiah De Coste, Harbour au Bouche, N.S.	Classed American Record.
100,187	Patriot	Montreal	Sloop	1891	Pierreville, P.Q	93 4	22 2	5 5	90	Eden Turcotte, Gentilly, Que	
....	Paul	do	Barge	1873	Yamaska, Que	102 8	21 5	6 6	97	J. B. C. St. Jean, Sorel, Que	
41,321	Peace	New Carlisle	Schr—Glt	1851	Paspebiac, P.Q	57 0	15 1	7 9	36	G. F. Denault, Gaspé, Que	
36,237	Pearl	Halifax	do	1852	Ship Harbour, N.S	41 0	14 0	6 4	28	John Silver, Halifax, N.S	
35,970	Pearl	do	do	1850	Barrington, N.S	50 6	13 2	7 0	28	Stephen Walsh, Halifax, N.S	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions: Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
80,028	Pearl	St. John, N.B.	Schr—Glt	1880	Holderville, King's Co., N.B.	67 0	21 6	5 9	47	Plymouth R. Stewart, Alma, Albert Co., N.B.	
....	Pearl	Kingston	do	1868	Battersea, Ont	73 4	17 9	6 3	76	Patrick Flynn, Marysburgh, Ont.	
96,755	Pearl	St. John, N.B	do	1889	Kingston, N.B.	62 6	22 6	6 1	55	Henry G. McDougall, St. George, N.B.	
100,723	Pearl	Montreal	Sloop	1887	Bristol	15 6	7 6	2 0	1	Wm. G. Ross, Montreal	
100,231	Pearl	Halifax	Schr—Glt	1893	Mahone Bay, N.S.	43 5	13 2	5 4	17	A. Keating, Canso, N.S.	
88,215	Peep O'Day	do	do	1878	Dover, N.S.	39 8	12 5	6 0	12	A. Publicover, Dover, N.S.	
74,053	Peerless	Barrington	do	1861	Cohasset, U.S.	69 5	20 0	7 1	57	J. C. Cunningham, Cape Island, N.S.	
85,371	Peerléss	Yarmouth	Bktn—Bkglt	1882	Londonderry, N.S.	123 2	30 7	11 9	278	Benjamin Davis, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
94,737	Pefetta	Windsor, N.S.	Schr—Glt	1890	St. Martin's, N.B.	90 0	28 0	8 3	135	D. J. Purdy, St. John, N.B.	Classed American Record.
61,997	Peggy	Halifax	do	1871	Codroy, Nfld	39 0	13 6	5 5	16	Patrick Chiasson, Codroy, Nfld.	
35,240	Peggy	St. John, N.B	do	1850	Weymouth, N.S.	29 4	8 8	4 2	9	John Boyd, St. John, N.B.	
85,647	Pembina	Lunenburg	do	1883	Mahone Bay, N.S.	76 8	22 5	8 8	94	L. Anderson & Co., Lunenburg, N.S.	
103,044	Pendleton	Ottawa	Barge	1892	Casselman, Ont.	51 5	14 5	4 3	36	A. L. Hurtubise, Montreal.	
72,783	Penelope	Victoria	Schr—Glt	1882	Japan	76 5	21 6	8 7	70	William Grant, Victoria, B.C.	

100,530	Perfection	Parrsboro'	Bktn—Bkglt.	1893	Spencer's Island, N.S	169 8	36 3	12 8	509	J. Spicer, Spencer's Island, N.S.	Classed Bureau Veritas.
92,518	Peril	St. Andrews	Schr—Glt	1888	Pennfield, N.B.	37 0	12 9	5 3	18	Martin Eldridge, Pennfield, N.B.	
54,161	Perseverance	Halifax	do	1845	Westport, N.S.	49 8	14 9	6 2	24	E. Everett Shatford, Indian Harbour, N.S.	
54,094	Perseverance	do	do	1861	Barrington, N.S.	48 5	14 4	7 1	25	Asa D. Crowell, Barrington, N.S.	
61,410	Perseverance	Chatham, N.B	do	1871	Shippegan, N.B.	39 1	12 9	5 1	14	Malcolm McPhail, Wellington, N.B.	
33,614	Perseverance	Gaspé	do	1853	Gaspé, Que.	62 0	16 5	9 7	69	Francis Lizotte, St. Thomas, Que.	
33,333	Perseverance	Quebec	Barge	1851	Lotbinière, Que.	63 0	20 0	5 9	53	Charles Mathieu, Three Rivers, Que.	
43,485	Perseverance	do	Schr—Glt	1858	do	77 0	20 0	6 2	58	Antoine Lemay, Lotbinière, Que.	
73,975	Perseverance	do	Sloop	1874	Nicolet, Que.	53 5	13 0	5 1	21	Elzéar Weaner, Three Rivers, Que.	
85,451	Perseverance	do	Schr—Glt	1877	Ste. Croix, Que.	65 8	20 6	5 8	48	Albert Gosselin, St. Antoine, Co. Lotbinière, Que.	
....	Perseverance	Kingston	Barge	1856	Opinicon Lake, Ont.	88 8	18 5	5 1	58	Gurney & Glidden, Kingston, Ont.	
103,122	Perseverance	St. Andrews	Schr—Glt	1895	St. Patrick, N.B	48 6	16 9	4 8	21	C. D. Holt, St. Patrick, N.B.	
92,485	Persia	Windsor, N.S.	Bktn—Bkglt.	1886	Hantsport, N.S	155 7	35 9	17 0	578	E. Churchill & Sons, Hantsport. N.S.	do
92,386	Peruvian	Kingston	Sloop	1888	Seely's Bay, Ont.	97 0	18 0	4 5	54	B. B. Smith, Stonnington, Ont.	
75,892	Peter Mitchell	Port Hawkesbury	Schr—Glt	1878	Escuminac, N.B.	50 6	17 3	6 9	26	Wm. Power, Pirate Cove, N.S.	
37,497	Petite Rivière	Liverpool	do	1857	Petite Rivière, N.S.	59 8	18 5	7 5	40	J. Swain, Barrington, N.S.	
38,449	Petrel	Arichat	do	1863	L'Ardoise, N.S.	46 8	15 1	6 4	23	A. Boudrot, Poulamond, C.B.	
50,875	Petrel	Chatham, N.B.	do	1866	Madisco, N.B.	41 2	12 8	5 2	21	Robt. Armstrong, Bathurst, N.B.	
59,327	Petrel	St. Andrews	do	...	Tremont, U.S.	34 0	10 8	5 6	13	Wm. Holland, Lepreaux, N.B.	
71,394	Petrel	Parrsboro'	do	1878	Parrsboro', N.S.	58 1	20 4	6 2	59	W. H. Adams, Parrsboro', N.S.	
85,383	Petrel	Halifax	Sloop	1862	Halifax, N.S.	33 0	11 6	4 6	8	Gerald C. S. Handcock, Halifax, N.S.	
100,213	Petrel	do	Schr—Glt	1891	Dartmouth, N.S	72 4	17 9	10 5	50	John Hayes, Halifax, N.S.	
100,742	Petrel	Windsor, N.S.	do	1867	Bath, U.S.	82 8	25 0	6 6	100	I. B. Slocumb, Harbourville, N.S.	
92,588	Petrel	Gaspé	do	1894	Grand River, Que.	36 6	12 0	5 2	13	J. LeBlanc, Grand River, Que.	
80,859	Phantom	Halifax	Sloop	1876	Dartmouth, N.S.	24 5	8 4	4 0	3	Henry M. Wylde, Halifax, N S	

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
36,325	Phantom..........	Halifax..........	Schr—Glt ...	1860	La Have, N.S......	75 2	23 6	9 9	85	Archibald W. McLachlan, Antigua, W. I.	
61,399	Phantom...........	Chatham, N.B. ..	Schr—Glt	1871	Miramichi, N.B.....	47 6	14 2	5 7	17	John Read, Tidnish, N.S	
92,471	Phantom..........	Charlottetown	do	1888	Priest Pond, P.E.I..	41 3	8 7	7 4	11	Donald C. Leslie, Priest Pond (Lot 46) P.E.I.	
100,510	Phantom No. 2....	Victoria.....	Scow—Chd...	1891	Victoria, B.C.......	70 0	26 0	6 0	77	J. A. Sayward, Victoria, B.C..	
54,082	Pheasant...........	Amherst, M. I....	Schr—Glt	1866	La Have, N.S....	51 0	17 6	7 5	32	J. N. Arseneau, Magdalen Islands, Que.	
94,703	Phebe and Emma Small.	Digby....	do	1869	United States.	74 7	21 3	7 8	70	C. H. Hannington, Sydney, C.B	
100,870	Philip Kearney.....	Quebec...........	Barge	1881	Northumberland, N.Y.	94 8	18 4	8 2	119	F. E. Wright, (wife of A. K. Hansen) Quebec.	
71,645	Philippe...........	Montreal.........	Sloop.........	1873	Yamaska, Que......	96 6	22 3	6 3	98	J. Courteau, Nicolet, Que. ...	
103,248	Philippe....... ...	do	Barge	1894	Sorel, Que..........	106 0	21 7	8 2	131	N. Paul, Sorel, Que...........	
80,665	Philippe...	Ottawa...........	do	1881	do	108 0	22 0	7 2	154	The Ottawa Trans. Co., Ltd. Ottawa, Ont.	
38,414	Philomel......	Arichat...........	Schr—Glt ..	1861	River Bourgeois, C.B	51 6	16 5	7 2	26	Joseph Salter, North Sydney, C.B.	
80,575	Philomèn..... .. .	Windsor, Ont.....	Scow—Chd...	1882	Belle River, Ont....	69 0	17 2	3 6	38	John Forcier, Detroit, U.S....	
33,355	Philomène..........	Quebec..........	Barge	1854	Grondines, Que.....	67 8	20 8	5 8	53	Célestine Brunet, Deschambault, Que.	
33,366	Philomène.... .. .	do	do	1857	St. Jean Deschaillons, Que.	75 6	23 7	7 9	88	Leon Bernier, St. Jean Deschaillons, Que.	

43,495	Philomène..........	Quebec......	do	1856	do ..	65 4	21 0	5 4	46	Néré Mailaot, St. Jean Deschaillons, Que.	
48,168	Philomène..........	do	do	1863	Grondines, Que.....	72 1	22 5	7 3	77	J. S. Delorme, St. Charles de Grondines, Que.	
55,931	Philomène..........	do	do	1863	dô	84 0	24 0	7 5	101	Germain Fugere, Champlain, Que.	
69,580	Philomène.........	do	Schr—Glt	1873	Baie St. Paul, Que.	51 0	15 0	7 1	28	H. Castonguay, L'Assomption, Rimouski, Que.	
69,612	Philomène..........	do	do	1874	St. Iéréne, Que......	55 0	16 8	7 3	38	J. A. Rosa, Quebec.	
72,067	Philomène D.......	Arichat.........	do	1881	River Bourgeois, C.B	46 4	16 6	6 1	22	John Pelham, Javrins Harbour Richmond Co., C.B.	
....	Pœbe Catharine.....	Picton, Ont.......	do	1864	Picton, Ont.........	97 0	22 0	8 7	141	John B. Miller, Parry Sound, Ont.	
75,445	Phœnix.............	Gaspé..........	do	1880	Esquimaux Point, Que.	45 5	17 1	6 9	28	Placide Vigneau, Esquimaux Point, Que.	
85,620	Phœnix.............	Parrsboro'...	do	1883	Parrsboro', N.S.....	144 3	34 0	12 9	396	George W. Newcomb, Parrsboro', N.S.	Classed Bureau Veritas.
78,049	Pholine......	Chatham, N.B....	do .. .	1880	Buctouche, N.B.....	49 0	15 2	6 5	26	Wm. Marshman, Buctouche, N.B.	
71,206	Picton..............	Port Hope........	do	1867	Picton, Ont.........	98 7	22 7	9 5	160	R. C. Smith, Port Hope, Ont..	
32,931	Pied-Nez...........	Quebec...........	Ship—3 m....	1855	Quebec....	155 7	29 5	17 7	531	Hypolite Dubord, Quebec.. ...	
71,087	Pierre L. Pierce.....	Brockville........	Barge	1866	Oswego, N.Y..	93 8	17 8	8 3	115	A. Delisle, Valleyfield, Ont....	
74,201	Pierreville.........	Montreal..........	Sloop.........	1874	Pierreville, Que.....	103 0	22 7	7 5	126	A. Charland, St. Thomas, Que.	
59,383	Pilgrim's Progress...	St. Andrews	Schr—Glt	1859	Harperville, Maine, U.S.	39 0	12 0	5 3	16	Judson E. Porter, Campobello, N.B.	
37,212	Pilot......	Digby.....	do	1884	Parrsboro', N.S.....	45 9	16 2	6 0	27	Daniel J. Holmes, Parrsboro', N.S.	
92,484	Pilot.........	Windsor, N.S.....	Sloop.........	1886	Cornwallis, N.S.....	41 0	12 0	4 9	14	Samuel Bigelow, Canning, N.S.	
72,593	Pilot...............	Kingston.........	Schr—Glt	1866	Wilson, U.S.........	63 0	15 5	5 8	34	Frank Barnhardt, Deseronto, Ont.	
80,067	Pilot......	St. John, N.B....	do	1881	Port Lorne, N.S....	39 3	13 6	6 0	16	John Beardsley, Port Lorne, N.S.	
100,477	Pilot...............	Lunenburg	do	1892	LaHave, N.S......	52 9	18 6	7 3	42	Abner C. Reid, Port Hillford, N.S.	
72,674	Pilot..............	Victoria..........	Sloop.........	1876	Portland, U.S . . .	122 0	24 0	11 0	120	Adams and Prevost, Victoria, B.C.	
90,761	Pinafore	Goderich	Schr—Glt	1885	Port Franks, Ont ...	69 0	18 6	5 2	50	Jos. Williams, Goderich, Ont..	
94,838	Pinafore	St. Andrews......	Sloop	1879	Boothbay, Maine, U.S.	37 1	15 0	5 5	17	George M. Leeman, West Isles, N.B.	
....	Pinta...............	Hamilton	Schr—Glt....	1869	Port Nelson, Ont....	58 0	14 4	4 8	36	Henry Dorland, Port Nelson, Ont.	
72,05	Pioneer.............	Arichat...	do	1876	West Bay, C.B.....	52 3	18 1	7 1	32	Chas. Harper, Point au Chêne.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft, 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
66,424	Pioneer............	Charlottetown	Schr—Glt	1874	Murray Harbour, P.E.I.	49 8	16 0	6 8	31	Walter Millar, Murray Harbour, P.E.I.	
36,063	Pioneer.....	Halifax	do	1848	Eastport, U.S..... .	49 8	16 8	5 6	27	Cornelius Hinson, Turk's Island, W.I.	
36,469	Pioneer......	Chatham, N.B....	do	1860	Shediac, N.B........	36 0	11 7	4 4	10	T.B. Hannington, Shediac, N.B.	
77,866	Pioneer............	Quebec....	do	1878	Esquimaux Point, Que.	56 9	18 3	6 7	39	Wm. LeBrun, Esquimaux Point, Que.	
88,519	Pioneer............	Sydney.	do	1886	North Sydney, C.B..	85 2	24 7	9 5	106	J. Vooght, North Sydney, C.B.	
75,908	Pioneer............	Victoria..........	do	1879	Kingston, N.B......	68 7	21 9	8 4	66	W. E. Baker, Victoria, B.C....	
92,595	Pioneer......	Sydney...........	do	1887	Bras d'Or, C.B......	36 0	11 6	5 2	9	Fred Richard, Bras d'Or, C.B..	
100,144	Piper...............	Winnipeg	Barge	1892	Fort Frances, Ont...	51 0	8 5	4 0	17	Edward W. Brydges, Rat Portage, Ont.	
77,632	Pirate..............	Kingston	Sloop	1879	Cranberry Lake.....	68 7	16 6	4 4	37	W. C. Gainsford, Seely's Bay, Ont.	
103,633	Pitre...............	Ottawa........ ..	Barge	1895	Kippewa, Ont......	53 8	13 2	4 2	17	Alex. Lumsden, Ottawa, Ont..	
53,797	Plaicoid...........	Liverpool	Schr—Glt	1867	Liverpool, N.S......	73 0	22 2	8 6	75	Wm. Pennington, Barrington, N.S.	
37,676	Planet..............	Halifax....	Bgtn—Bkglt..	1861	Parrsboro', N.S.....	86 0	25 0	10 3	135	John Chisholm, Boston, U.S..	
35,687	Planet..............	Liverpool	Schr—Glt	1848	Port Medway, N.S..	47 4	15 7	7 1	28	H. P. Mitchell, Chester, N.S..	
77,622	Pleasantville........	Lunenburg	do	1879	Pleasantville, N.S...	80 0	23 8	9 4	98	C. A. Bowlby, Port Medway, N.S.	

66,710	Pleiades	Charlottetown	do	1874	Pubnico, N.S.	54 1	18 4	6 6	39	Robert McInnis, Wallace, N.S.	
85,641	Pleroma	Lunenburg	do	1883	Mahone Bay, N.S.	81 5	24 4	9 3	95	Harry M. Wylde, Halifax, N.S.	
61,395	Plover	Chatham, N.B.	do	1872	Shippegan, N.B.	53 8	15 5	6 4	30	Philip Luce, Jersey	
64,520	Plover	Charlottetown	do	1871	Bay Verte, N.B.	40 2	13 5	6 2	19	A. A. Taylor, Margaree, C.B.	
80,801	Plymouth	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1879	Hantsport, Hants Co., N.S.	198 0	40 0	23 3	1312	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	Classed Bureau Veritas.
88,437	Polar Star	Halifax	Schr—Glt	1884	Sherbrooke, N.S.	49 5	17 1	7 2	28	Jas. McConnell, Port Hilford, N.S.	
66,747	Polar Star	Liverpool	do	1875	Liverpool, N.S.	73 6	22 2	8 2	75	Charles Stewart, St. Peters, C.B.	
....	Pomona	Halifax	do	1847	Shelburne, N.S.	70 5	17 3	10 0	84	Alex. McNaughton, Shelburne, N.S.	
64,971	Pontiac	Quebec	Barge	1871	Quebec	105 0	22 6	7 0	129	J. B. Blanchard, Montreal, Que.	
103,437	Pontiac	Ottawa	do	1889	Buckingham, Que.	54 0	18 7	4 4	33	W. J. Poupore, Morrisburgh, Ont.	
63,473	Porpoise	St. Andrews	Schr—Glt	1860	Lubec, Maine, U.S.	52 7	17 8	6 0	32	Jas. W. Ingersoll, Grand Manan, N.B.	
....	Portland	Kingston	Barge	1863	Bedford Mills, Ont.	108 0	20 7	7 5	183	J. B. Cantin, Montreal, Que.	
83,298	Portsmouth	do	do	1882	Ottawa, Ont.	108 0	22 8	7 0	126	S. T. Easton, Ottawa, Ont.	
103,195	Potanoc	Liverpool	Schr—Glt	1894	Liverpool, N.S.	110 6	27 8	14 8	231	Joseph Inness, et al Liverpool, N.S.	Classed American Record.
42,749	Powerful	Quebec	Barge	1862	Quebec	140 0	30 2	8 9	283	Montreal Transportation Co., Montreal, Que.	
71,035	Precursor	Barrington	Schr—Glt	1876	Tusket, N.S.	62 0	20 0	7 0	46	O. Taylor, Port La Tour, N.S.	
100,738	Preference	Windsor, N.S.	Schr—Glt	1893	Canning, N.S.	126 0	30 0	10 7	243	W. H. Baxter, Canning, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
59,252	Prentice Boys	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1869	Greenwich, King's Co., N.B.	74 0	24 5	6 5	68	Roderick A. Cameron, St. John, N.B.	
80,055	Prescott	do	Schr—Glt	1881	Calais, Maine, U.S.	75 0	25 1	6 8	73	John Prescott, Calais, Maine, U.S.	
....	President	St. Catharines	Scow—Chd	1869	St. Catharines, Ont.	112 4	22 0	7 7	189	Abram Bradley, Merritton, Ont	
97,329	Pretoria	Quebec	Schr—Glt	1889	Humber Sound, Nfld.	99 5	16 2	10 7	179	A. Bélanger, Montmagny, Que.	
37,374	Pricilla	Liverpool	do	1847	Gut of Canso, N.S.	37 5	11 4	5 5	18	J. McKenzie, Canso, N.S.	
85,416	Pride of America	St. Catharines	Bgtn—Bkglt.	1867	St. Catharines, Ont.	133 0	23 3	12 2	285	Michael Ryan, Quebec	
36,067	Pride of the North	Halifax	Schr—Glt	1857	Shelburne, N.S.	61 6	6 9	7 4	40	Edward H. Nickerson, Barrington, N.S.	
41,776	Primrose	Liverpool	do	1858	LaHave, N.S.	52 1	17 5	7 2	31	Wm. H. Paint, Port Hawkesbury, C.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft.	10ths	Breadth. Largeur. Ft.	10ths	Depth. Prefondeur. Ft.	10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
33,264	Primrose	Quebec	Schr—Glt	1856	St. Irénée, Que	63	1	18	0	8	8	61	J. Le Brun, Rivière Ouelle, Que	
46,175	Primrose	do	do	1850	St. Thomas, Que	67	0	17	6	7	7	57	R. Hudson, jun., Quebec	
92,571	Primrose	Halifax	do	1887	Chester, N.S.	37	8	13	8	6	2	14	Walter C. Boak, Halifax, N.S.	
90,873	Primrose	Yarmouth	do	1886	Maitland, N.S	53	3	19	3	7	1	34	Wm. McKenzie, Maitland, N.S	
100,066	Primrose	St. John, N.B	Bktn—Bhglt	1891	St. John, N.B	143	4	33	2	11	4	376	H. J. Olive, St. John, N.B	Classed Bureau Veritas.
75,704	Prince	Yarmouth	Schr—Glt	1874	Cape St. Mary, N.S.	38	0	13	4	5	1	10	A. Trahan, Pubnico, N.S.	
37,605	Prince Consort	Halifax	do	1857	Mahone Bay, N.S.	56	8	18	2	7	4	38	Joseph Shankel, St. Margaret's Bay, N.S.	
92,663	Prince Edward	Ottawa	Barge	1887	Summerside, P.E.I	47	4	15	0	5	6	18	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa.	
42,014	Prince L Boo	Digby	Schr—Glt	1864	Granville, N.S.	59	4	16	3	8	3	65	G. A. V. Paw, Halifax, N.S.	
46,165	Prince de Galles	Quebec	do	1860	Malbaie, Que	57	6	18	0	6	3	38	Alector Dufour, Malbaie, Que.	
73,130	Princeport	Truro	do	1883	Princeport, N.S.	83	2	24	1	9	7	122	N. F. Marshall, Middleton, N.S	
70,282	Princess	Montreal	Barge	1874	Montreal	142	0	26	6	10	2	300	Kingston and Montreal Forwarding Co.	
80,963	Princess	Sydney	Schr—Glt	1880	Glace Bay, C.B.	32	4	11	9	5	4	10	W. H. McAlpine, Louisburg, C.B.	
77,736	Princess	Digby	do	1857	Port Gilbert, N.S.	88	2	25	0	9	4	137	Jones Morehouse, et al, Brighton, N.S.	

100,219	Princess	Halifax	do	1889	Chezetcook, N.S.	42 8	14 7	5 2	16	John Bellfontain, Chezetcook, N.S.
50,796	Princess Alice	do	do	1846	New Dublin, N.S.	52 0	16 9	7 3	34	Neil Currie, Goldenville, N.S.
83,257	Princess Louise	Annapolis	do	1883	Granville, N.S.	47 2	16 2	6 5	21	Joseph Hall, Granville, N.S.
78,044	Princess Louise	Chatham, N.B.	do	1879	Chatham, N.B.	49 0	16 2	6 3	21	R. R. Call, Newcastle, N.B.
38,407	Princess Royal	Arichat	do	1860	L'Ardoise, N.S	48 1	16 5	7 0	29	J. T. Jean, Arichat, C.B
83,265	Prize (The)	Annapolis	do	1885	St. John, N.B	32 0	10 0	4 4	7	Sydney Oliver, Granville, N.S.
34,718	Proctor	Digby	do	1885	Granville, N.S.	45 5	13 4	6 8	30	Robert Beeler, Clements, N.S.
74,332	Proditor	Halifax	do	1877	Argyle, N.S	67 0	20 5	7 7	54	Placide LeBlanc, Cheticamp, C.B.
42,437	Progress	Gaspè	do	1872	Esquimaux Point, Que.	60 8	20 9	8 0	52	N. Boudreau, Esquimaux Point, Que.
77,620	Progress	Lunenburg	do	1879	Lunenburg, N.S	69 6	21 4	8 2	73	Constant Church, Chester, N.S.
72,936	Progress	Quebec	do	1875	Malbaie, Que	54 4	17 8	7 1	39	Fabien Cloutier, Quebec
59,241	Progress	St. John, N.B.	do	1869	Grand Land, Queen's Co., N.B.	73 6	24 8	6 8	93	Chipman G. Colwell, St. John, N.B.
94,677	Progress	Halifax	do	1889	Spry Bay, N.S	39 4	12 7	5 6	14	Robert Leslie, Halifax, N.S.
80,399	Promise	Parrsboro'	do	1879	Princeport, N. S	37 5	13 1	6 0	16	Albert Crossley, Cheverie, N.S.
38,081	Promoter	Yarmouth	do	1859	Pubnico, N.S	70 9	18 9	7 8	58	N. Crowell, Barrington, N.S.
36,173	Propeller	Halifax	do	1858	Barrington, N.S	31 2	11 3	4 9	25	George Smith, Barrington, N.S
50,240	Prospect	Annapolis	do	1866	Granville, N.S.	47 0	25 6	6 5	24	T. D. Neary, Musquash, N.B.
72,191	Prospect	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb.	1874	Canning, Queen's Co., N.B.	76 0	27 5	7 1	81	Thomas A. Farris, Waterborough, N.B.
46,679	Prosperity	Quebec	Barge	1853	Sorel, Que	98 6	23 7	7 0	96	Jos. Bertrand, Champlain, Que
73,082	Protecteur	Montreal	Sloop	1874	St. Marcel, Que	102 0	22 4	6 2	100	Moise Robidoux, Yamaska, Que.
38,322	Providence	Arichat	Schr—Glt	1839	Arichat, C.B	66 0	19 5	9 0	56	Joseph Boutin, Arichat, C.B.
72,076	Providence	Chatham, N.B.	do	1874	Shippegan, N.B.	36 4	12 1	4 5	12	J. Robichaud, Shippegan, N.B.
74,231	Providence	Montreal	Sloop	1872	St. François, Que	94 0	22 0	5 4	82	M. Larammie, St. Louis Que.
77,588	Providence	do	do	1875	Yamaska, Que.	99 6	23 0	6 4	104	Joseph Laforets, Sorel, Que
73,099	Providence	do	do	1874	Pierreville, Que	97 4	23 0	6 0	93	J. Desmarais, Pierreville, Que.

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. — Longueur.	Breadth. — Largeur.	Depth. — Profondeur.	Registered tonnage. — Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
53,835	Providence	New Carlisle	Schr—Glt	1865	Caraquet, N.B	65 6	18 0	7 9	48	W. L. Fauvelle, Paspebiac, Que	
32,950	Providence	Quebec	do	1847	Quebec	46 4	15 8	7 6	43	Wm. Raymond, Cacouna, Que.	
32,996	Providence	do	do	1855	St. Nicholas, Que	60 0	20 0	6 3	51	Victor Roberge, St. Nicholas, Que.	
33,030	Providence	do	Barge	1855	Grondines, Que	65 0	22 0	7 8	75	Olivier Rivard, Grondines, Que	
33,075	Providence	do	Schr—Glt	1855	Deschambault, Que.	65 6	22 0	7 2	69	Onésime Paquet, Deschambault, Qué.	
32,985	Providence	do	do	1852	St. André, Que	61 9	19 0	9 4	62	Syfrois Lapointe, St. André, Que.	
41,939	Providence	do	Barge	1854	Batiscan, Que.	57 0	19 0	5 1	32	Hubert Perrault, Gentilly, Que	
51,521	Providence	do	do	1864	Gentilly, Que	88 0	22 0	7 6	101	E. Courteau, St. Pierre les Becquets, Que.	
52,470	Providence	do	Schr—Glt	1865	Ste. Luce, Que	66 3	18 0	8 9	68	Aimé Fournier, Cap St. Ignace, Que.	
33,055	Providence	do	Barge	1852	Grondines, Que	70 0	21 1	7 6	86	Geo. Gignac, Portneuf, Que	
69,592	Providence	do	Schr—Glt	1873	Kamouraska, Que	61 6	18 5	6 6	45	Martial Saingelet Les Escoumains, Que.	
74,269	Providence	do	do	1876	Baie St. Paul, Que	67 6	19 7	9 0	75	François M. Audet, Quebec	
53,889	Providence	do	Barge	1864	Grondines, Que	68 0	22 0	7 4	66	Azarias Duford, Grondines, Que	
85,461	Providence	do	Schr—Glt	1882	Gentilly, Que	77 0	22 5	7 0	78	A. Hamel, Ste. Croix, Que	

96,732	Providence	Chatham, N.B	do	1889	Shippegan, N.B	34 5	13 4	4 5	11	D. Chaisson, Shippegan, N.B.
96,740	Providence	do	do	1890	Caraquet, N.B	38 5	12 4	5 0	13	P. Albert, Caraquet, N.B.
100,184	Providence	Montreal	Sloop	1891	Yamaska, Que	106 1	22 9	7 8	138	Alphonse Desrosiers, Lanoraie, Que.
35,884	Prowess	Lunenburg	Schr—Glt	1852	La Have, N.S	54 8	16 0	8 0	39	Michael Burke, Main-à-Dieu, C.B.
94,741	Prudent	St. John, N.B	do	1888	Portland, N.B	93 9	26 6	7 6	124	John M. Taylor, St. John, N.B.
77,633	Prussia	Kingston	do	1879	Garden Island, Ont	134 0	26 0	13 3	376	John S. Nesbit, Sarnia, Ont.
80,858	Psyche	Halifax	Sloop	1876	Halifax, N.S	25 0	7 8	4 0	4	Franklin S. West, Halifax, N.S.
103,080	Ptarmigan	Chatham, N.B	Schr—Glt	1894	Shippegan, N.B	35 2	12 6	4 8	11	T. Ahier, Shippegan, N.B.
100,843	Puma	Lunenburg	do	1895	La Have, N.S	64 6	20 6	8 2	58	S. Pentz, La Have, N.S.
88,246	Puritan	Deseronto	Sloop	1888	Deseronto, Ont	109 3	24 6	7 1	136	The Rathbun Co., Deseronto, Ont.
94,774	Puritan	Lunenburg	Schr—Glt	1888	Chester Basin, N.S	84 0	24 0	9 2	94	James W. Greaser, La Have, N.S.
36,058	Pursuit	Halifax	do	1852	Barrington, N.S	57 7	16 9	8 0	55	George Hopkins, Halifax, N.S.
37,310	Quail	Yarmouth	Schr—Glt	1854	Yarmouth, N.S	30 9	10 9	5 7	17	B. Crowell, Barrington, N.S.
38,773	Quartette	Halifax	do	1868	Wallace, N.S	67 5	21 5	8 0	63	Harris Hubley, St. Margaret's Bay, N.S.
46,204	Quebec	Montreal	Barge	1862	Quebec	90 0	24 5	9 0	132	Prosper Laplante, Lachine, Que.
....	Quebec	Kingston	do	1862	Garden Island, Ont	114 0	22 0	10 0	234	Montreal Transportation Co., Montreal.
59,319	Queen	Annapolis	Schr—Glt	1848	Essex, U.S	45 7	14 6	6 2	24	W. A. Parker, Annapolis, N.S.
42,378	Queen	Halifax	do	1863	Chezetcook, N.S	38 0	12 9	5 5	13	Joseph Julien, Chezetcook, N.S.
....	Queen	Montreal	Barge	1867	Rivière du Loup, Que.	103 0	21 6	7 2	149	J. B. Poirier, Lachine, Que
100,967	Queen	Chatham, N.B	Schr—Glt	1888	Caraquet, N.B	35 2	12 1	4 6	10	R. Young, Caraquet, N.B.
103,476	Queen Charlotte	Victoria	do	1895	Massett, B.C	52 0	16 0	5 5	25	A. Brown, Massett, B.C
103,474	Queen May	do	do	1895	Victoria, B.C	43 0	13 0	4 6	19	B. Stone, Victoria, B.C.
55,918	Queen Victoria	Quebec	do	1867	Grondines, Que	83 5	23 5	8 5	105	D. Banville, Matane, Que.

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste Alphabetique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
52,179	Queen of Clippers...	St. John, N.B....	Wdbt—Bâb ..	1865	Grand Lake, Queen's Co., N.B.	72 5	24 0	6 5	66	Joseph M. Belyea, Greenwich, King's Co., N.B.	
....	Queen of the Bay....	Kingston	Schr—Glt .. .	1858	Kingston, Ont	69 8	16 8	6 1	75	E. Yolt, Wolfe Island, Ont....	
36,136	Queen of the East...	Guysboro'	do	1857	Chezetcook, N.S....	48 8	15 9	6 4	25	S. Sweet, Isaac's Harbour, N.S.	
69,187	Queen of the Fleet..	Lunenburg	do	1874	Lunenburg, N.S. .	61 0	20 3	7 6	46	W. H. Brookfield, Halifax, N.S.	
77,626	Queen of the Lakes..	Kingston	do	1853	Portsmouth, Ont....	128 0	23 3	10 3	190	George A. Richardson, Kingston, Ont.	
....	Queen of the North .	Toronto	Brig—Bk	1861	Nottawasaga, Ont...	125 0	23 2	10 8	347	Henry M. Jackman, Toronto, Ont.	
100,057	Quetay	St. John, N.B....	Schr—Glt ...	1891	St. John, N.B......	94 4	26 2	7 5	123	John M. Taylor, St. John, N.B.	
96,761	Quick	Port Hawkesbury.	do	1867	Cheticamp, C.B.....	39 4	13 4	5 1	13	Philip Le Montais, Cheticamp, C.B.	
53,596	Quick March	Halifax....	do	1866	Barrington, N.S....	72 8	21 6	8 7	76	Isaac Nickerson, Barrington, N.S.	
57,681	Quick Step..........	do	do	1868	Jeddore, N.S.......	43 6	15 2	6 0	21	John McKinnon, West Bay, N.S.	
69,191	Quickstep	do	do	1874	La Have, N.S......	47 0	16 7	6 8	25	John H. Fader, St. Margaret's Bay, N.S.	
69,959	Quickstep	Port Hawkesbury.	do	1875	Port Hawkesbury, C.B.	55 0	17 0	6 9	35	Lewis Murray, Port Richmond, C.B.	
38,115	Quickstep	Yarmouth	do ...	1860	Yarmouth, N.S.....	38 0	12 6	6 0	13	H. Cann, Yarmouth, N.S.....	
46,485	Quickstep	Port Hawkesbury.	do	1865	Mahone Bay, N.S...	64 4	20 1	7 8	40	Walter Murray, Port Hawkesbury, C.B.	

41,982	Quickstep	Quebec	do	1854	Buffalo, U.S.	46 8	13 4	4 9	20	A. E. Talbot, Ste. Anne de la Pocatièr, Que.	
88,504	Quickstep	Sydney	do	1884	Lingan, C.B.	38 0	12 4	5 3	12	Fredk. Marsh, Lingan, C.B.	
77,975	Quickstep	Victoria	Sloop	1877	Seattle, U.S.	38 5	15 0	4 4	14	Wm. Charles, Victoria, B.C.	
83,392	R. L. T	Lunenburg	Bgtn—Bkglt	1881	Five Islands, N.S.	134 4	28 7	13 0	445	Edward E. Hutchings, New York City.	Classed American Record.
57,732	R. N. B	Windsor, N.S.	Schr—Glt	1869	Londonderry, N.S.	56 8	17 5	6 8	37	Isaac Fulmore, Five Islands, N.S.	
74,064	R. A. Smith	Windsor, Ont.	Scow—Chd	1877	River Thames, Ont.	40 0	12 6	3 2	11	Horace Bartlett, Sarnia, Ont.	
77,991	R. C. W. MacCuaig.	Ottawa	Barge	1879	Hull, Que	108 0	22 7	7 7	165	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
85,357	R. D. Savage	do	do	1882	do	109 0	22 6	6 4	126	James Williamson, Grenville, Que.	
94,847	R. H. Brown	Windsor, Ont.	Schr—Glt	1882	Marine City, U.S.	63 0	17 2	6 2	51	John Cadarette, Belle River, Ont.	
100,806	R. J. Morse	Victoria	do	1892	Fairhaven, U.S.	45 0	14 6	6 6	23	James Hunter, Victoria, B.C.	
100,113	R. L. Dewis	Parrsboro'	do	1891	Advocate, N.S.	126 0	32 6	11 8	325	Robert Dewis, Advocate, N.S.	Classed Bureau Veritas.
80,669	R. O. Byers	Ottawa	Barge	1881	Montebello, Que.	106 9	22 5	6 8	143	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
83,328	R. S. McKenzie	do	do	1881	Hull, Que	109 4	21 7	7 9	154	do do	
80,894	R. W. Cooper	do	do	1880	Ottawa, Ont.	110 3	22 6	7 7	161	do do	
69,203	R. W. Smith	Lunenburg	Schr—Glt	1875	Lunenburg, N.S.	72 0	22 7	8 4	74	Domatilda Boudrot, West Arichat, C.B.	
100,474	R. Beatrice	do	do	1892	Malone Bay, N.S.	41 6	14 4	6 4	19	Jas. Morash, Dover, N.S.	
92,375	R. Carson	St. John, N.B.	do	1888	St. Martin's, N.B.	80 8	27 2	7 5	108	Robt. Carson, St. Martin's, N.B.	
88,452	R. Ferguson	Arichat	do	1886	Soldier's Cove, N.S.	44 1	15 3	6 4	24	Allan J. McDonald, Soldier's Cove, N.S.	
72,235	R. Knight	St. John, N.B.	Wdbt—Rab	1875	Cambridge, Queen's Co., N.B.	67 3	22 0	6 0	47	Enoch Nightingale, Newcastle, Queen's Co., N.B.	
85,772	R. Lepine	Montreal	Barge	1884	Monte Bello, Que.	112 3	22 7	6 2	128	Wm. Owens, Stonefield, Que.	
83,279	R. Morrow	Maitland	Bk—Bq	1884	Maitland, N.S	194 4	37 6	22 2	1156	Alex. Roy, Maitland, N.S.	
92,544	Rachel	Montreal	Barge	1887	Yamaska, Que	108 5	23 0	8 1	149	P. Letrendre, Yamaska, Que.	
55,568	Ragnar	Pictou, N.S.	Ship—3 m	1871	New Glasgow, N.S.	180 7	35 2	21 7	993	Thos. B. Neals, Liverpool, G.B.	Classed American Record.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
71,091	Rainbow	Belleville	Schr—Glt	1875	Picton, Ont.	60 0	16 0	5 0	40	Geo. Cousins, Belleville, Ont.	
38,538	Rainbow	Halifax	do	1836	Argyle, N.S.	32 5	10 6	4 9	12	Thos. Young, Halifax, N.S.	
64,875	Rainbow	do	do	1853	Jeddore, N.S.	40 7	13 6	6 4	27	Luke Blakeney, Jeddore, N.S.	
80,738	Raine St. Michelle Maria.	Quebec	Sloop	1880	La Petite Rivièr St. François-Xavier, Q	51 2	16 5	5 6	27	Bernard Tremblay, La Petite Rivière, St. François-Xavier, Q	
103,074	Raleigh	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1890	Shippegan, N.B.	35 0	12 7	4 8	10	W. S. Loggie, Chatham, N.B.	
90,593	Ralph	Lunenburg	do	1885	Petite Rivière, N.S.	60 8	19 6	7 7	51	Samuel J. Balcom, Halifax, N.S.	
96,927	Ramona	Charlottetown	Bktn—Bkglt	1890	Bideford, P.E.I.	149 5	30 2	14 9	404	Wm. Richards, Bideford, P.E.I.	Classed English Lloyds.
42,081	Randolph P.	Digby	Schr—Glt	1861	Westport, N.S	40 8	14 5	5 7	15	C. A. McDonald, Westport, N.S.	
41,568	Ranger	Gaspé	do	1860	St. John's, Nfld.	55 8	18 0	7 3	42	Joshua Gallant, Grand Digue, N.B.	
75,441	Ranger	do	do	1860	Sandy Beach, Que.	41 8	12 3	5 3	14	Thos. Whittle, Anticosti	
41,649	Ranger	Pictou, N.S.	do	1859	Tatamagouche, N.S.	47 8	15 5	6 5	24	Mrs. James (Mary L.) Kitchen, River John, N.S.	
77,913	Ranger	Port Hope	do	1877	Suspension Bridge, U.S.	65 0	12 5	4 2	21	N. Witherby, Belleville, Ont.	
32,965	Ranger	Quebec	do	1849	Bras d'or, Labrador.	49 0	13 2	6 7	27	Wm. Shucklinnock, Bras d'or, coast of Labrador.	
51,520	Ranger	do	Barge	1864	Quebec	153 6	24 7	11 0	241	Augustin Morin, Montreal	

54,496	Ranger	St. John, N.B.	Schr—Glt	1867	Grand Lake, Queen's Co., N.B.	73 5	24 5	6 8	70	D. A. Vail, Cambridge, N.B.	
100,820	Ranger	Barrington	Schr—Glt	1895	Barrington, N.S	36 0	11 6	4 2	11	T. A. Nickerson, Barrington, N.S.	
100,979	Ranger	Chatham, N.B.	do	1888	Caraquet, N.B.	36 0	12 1	4 4	10	C. De Gruchy, Caraquet, N.B.	
72,215	Rangola	St. John, N.B.	do	1875	Tynemouth Creek, St. John, N. B.	75 0	24 5	6 3	76	James G. McLean, St. Martin's N.B.	
....	Raoul	Montreal	Barge	1869	St. Francis, Que.	94 8	18 8	5 1	100	Wm. McCaffrey, Ottawa, Ont.	
71,093	Rapid	Belleville	Schr—Glt	1873	Unknown	54 0	15 0	5 0	26	Wm. R. Crosby, Port Credit, Ont.	
....	Rapid	Halifax	do	1854	Ship Harbour, N.S.	67 1	17 9	8 5	63	Abraham Bollong, Pope's Harbour, N.S.	
72,255	Rapid	Quebec	Bgtn—Bkght.	1876	Rothesay, King's Co. N.B.	120 5	28 4	13 0	325	J. A. Maguire, Quebec	Classed Bureau Veritas.
72,285	Rapid	Kingston	Barge	1874	Quebec	124 5	24 4	9 0	221	The Kingston and Montreal For'ding Co., Kingston, Ont.	
35,996	Rapid	Yarmouth	Schr—Glt	1863	Ragged Island, N.S.	49 5	5 2	6 0	22	A. Barclay, Yarmouth, N.S.	
80,528	Rapid City	Toronto	do	1884	Bronte, Ont.	70 0	19 4	3 7	37	James Matthews, Toronto, Ont.	
100,473	Rapture	Lunenburg	do	1892	La Have, N.S	64 6	20 6	8 2	57	Albin Moser, Lunenburg, N.S.	
....	Rattlesnake	St. Catharines	Scow—Ch'd	1869	Port Dalhousie, Ont.	96 0	20 0	9 6	114	Geo. A. Clarke, Port Dalhousie, Ont.	
103,256	Raven	St. John, N.B.	Schr—Glt	1895	Greenwich, N.B.	53 4	18 9	5 3	47	A. J. Gorham, Greenwich, N.B.	
103,287	Ravon	Chatham, N.B	do	1895	Shippegan, N.B.	35 0	12 3	4 8	11	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
100,272	Ravola	Windsor, N.S.	do	1892	Salmon River, N.S.	88 4	28 0	8 9	130	J. Willard Smith, St. John, N.B.	Classed American Record.
92,631	Ray	Lunenburg	do	1878	La Have, N.S.	33 6	11 2	4 5	11	Timothy Redden, Chester, N.S	
94,796	Reaburn	Richibucto	do	1893	Kingston, N.B.	76 4	22 3	8 9	74	H. and H. McLean, Kingston, N.B.	
75,489	Reality	Charlottetown	Schr—Glt	1877	Tignish, P.E.I	54 8	17 8	6 6	39	Alex. J. McFadgen, Tignish, P.E.I.	
80,515	Rebecca W.	Windsor, N.S.	do	1881	Tennecape, N.S.	46 0	17 0	6 0	27	Fred. Parker, Hall's Harbour, N.S.	
72,960	Red Bird	St. Catharines	Scow—Chd	1870	Hamilton, Ont.	64 0	17 3	4 4	39	Hy. Minnies, Welland, Ont.	
96,888	Red Island	Ottawa	Schr—Glt	....	....	102 0	22 0	10 6	152	The Minister of Marine and Fisheries, Ottawa.	
51,795	Red Jacket	Liverpool	do	1866	Lunenburg, N.S	35 0	10 2	5 4	8	T. Purcell, Boston, U.S.	
103,272	Red Weasel	Chatham, N.B.	do	1893	Tracadie, N.B	35 0	12 0	4 8	11	J. Young, Tracadie, N.B.	
36,065	Redan	Halifax	do	1856	Marie Joseph, N.S.	47 2	16 1	6 7	24	Robert Davis, Marie Joseph, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,775	Redgauntlet	Chatham, N.B	Schr—Glt	1890	Caraquet, N.B	35 5	12 0	4 4	11	P. Rive, Caraquet, N.B	
88,324	Redoubtable	Quebec	do	1886	St. Alexis, Que	64 0	20 4	8 3	67	A. W. Dolbel, Grand Bay, Que.	
....	Reeve	St. Catharines	Scow—Chd	1865	Thorold, Ont	78 0	20 0	6 0	100	E. Hoover, Wellandport, Ont.	
77,605	Reform	Lunenburg	Schr—Glt	1878	Bridgewater, N.S.	64 5	21 0	8 0	56	Damase Burgon, St. Pierre Miquelon.	
50,756	Regent	Halifax	do	1864	Mira Bay, N.S	80 0	23 4	10 3	101	Roderick McDonald, Mira Bay, N.S.	
85,748	Regina	Quebec	do	1883	Ste. Anne des Monts, Que.	71 5	22 4	7 9	79	Charles Bertrand, Isle Verte, Que.	
103,613	Regina	do	Sloop	1894	Bay St. Paul, Que.	51 6	18 9	5 0	27	A. Lavoie, Bay St. Paul, Que.	
85,423	Regina	Montreal	Schr—Glt	1886	Kingston, Ont	171 0	25 7	11 3	411	Montreal Transportation Co., Montreal.	
83,133	Regina B.	Halifax	do	1881	La Have, N.S	75 3	22 4	8 6	79	Thos. Smith, Chezetcook, N.S.	
66,073	Regina Cæli	Quebec	Barge	1872	Ste. Croix, Que.	73 2	19 0	6 4	54	F. X. Sevigny *dit* Lafleur, St. Antoine de Tilly, Que.	
34,854	Reindeer	Halifax	Schr—Glt	1844	Placentia, Nfld	49 4	14 4	7 0	37	Jas. Cunningham, Barrington, N.S.	
90,569	Reindeer	Toronto	do	1886	Port Credit, Ont.	44 5	13 4	3 6	14	Benjamin Brownlin, Port Credit Ont.	
64,993	Reine Elizabeth	Quebec	do	1871	Portneuf, Que	80 0	22 5	8 5	109	Eusèbe Lacourcière, Batiscan, Champlain Co., Que.	
37,067	Reine Victoria	do	do	1860	Ste. Anne, Que	57 6	19 5	5 5	40	Jos. Caron, St. Roch des Aulnets, Que.	

42,707	Reine Victoria	Quebec	do	1859	Batiscan, Que	96 0	22 5	6 4	87	Omer Lafleur, Ste. Croix, Que.	
64,977	Reine Victoria	do	do	1871	Champlain, Que.	92 0	22 0	8 4	116	Wm. Carrier, Quebec	
77,599	Reine des Anges	do	Sloop	1879	St. Marcel, Que.	87 5	21 0	5 4	73	A. Hamel, Lotbinière, Que.	
33,168	Reine des Anges	do	Barge	1855	St. Jean Deschaillons, Que.	68 4	22 0	6 9	62	Télesphore L'Herault, St. Jean Deschaillons, Que.	
64,943	Reine des Anges	do	do	1871	Grondines, Que	86 6	22 0	8 2	100	J. A. Maguire, Quebec	
64,976	Reine des Anges	do	do	1867	Champlain, Que.	76 7	22 1	7 6	89	Adolphe Toupin, Champlain, Que.	
92,539	Reine des Anges	Montreal	Sloop	1887	Yamaska, Que	77 8	22 3	5 7	91	Lusien St. Pierre, Sorel, Que.	
43,477	Reine du Lac	Quebec	Schr—Glt	1861	Three Rivers, Que.	69 0	23 3	7 1	72	Pierre Giroux, Three Rivers, Que.	
83,496	Rejoinder	Liverpool	do	1884	Vogler's Cove, N.S.	60 0	20 0	8 0	52	Alex. Rose, Fortune Bay, Nfld.	
72,985	Relief	Wallaceburg	Barge	1875	Port Lambton, Ont.	89 0	19 7	4 0	50	James O'Leary, Port Lambton, Ont.	
59,178	Relief	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1868	First Range, Queen's Co., N.B.	74 6	24 6	6 7	69	Melvin McKiel, Greenwich, N.B.	
....	Relief	Montreal	Barge	1871	Sorel, Que	101 1	22 8	7 3	149	J. LaRivière, St. Aime, Que.	
80,736	Rena	Quebec	do	1876	Ste. Anne de la Pérade, Que.	77 7	23 7	6 6	75	Antoine Leveillée, Batiscan, Que.	
33,317	Renard	do	Schr—Glt	1857	Malbaie, Que	44 0	14 4	6 2	23	Sylvain Tremblay, St. Irenée, Que.	
42,231	Renfrew	Halifax	do	1861	Isaac's Harbour, N.S	56 4	18 9	7 7	41	Siméon Poerier, D'Escousse, C.B.	
100,952	Replevin	Chatham, N.B.	do	1890	Caraquet, N.B	36 6	12 3	4 2	10	G. Romeril, Paspébiac, Que.	
85,588	Reporter	St. John, N.B	do	1883	Wickham, N.B.	86 0	26 2	7 8	122	R. C. Elkin, St. John, N.B.	
97,142	Republic	St. Andrews	do	1836	Haddam, Conn., U.S.	65 6	22 3	7 9	70	Wm. Carson, St. Andrews, N.B.	
83,253	Rescue	Annapolis	do	1883	Clementsport, N.S.	43 9	14 9	6 0	17	Joseph Burrill, Clementsport, N.S.	
77,787	Rescue	Halifax	do	1881	Port Medway, N.S.	42 9	14 6	6 2	19	Henry Fader, Dover, N.S.	
....	Resolute	Toronto	do	1857	Port Credit, Ont.	70 0	17 0	5 8	80	Jos. Hartgrove, Milford, Ont.	
85,627	Restive	Charlottetown	do	1884	Economy, N.S.	74 0	21 2	7 5	71	Jos. Read, Summerside, P.E.I.	
83,132	Restless	Digby	do	1881	Vogler's Cove, N.S.	47 6	16 1	6 5	25	J. Coggins, et al, Westport, N.S	
51,671	Restless	Montreal	do	1859	Cleveland, U.S.	73 0	20 0	8 5	72	C. H. Dodge, Belmont, Ont.	
100,511	Rewa	Parrsboro'	do	1892	Port Greville, N.S.	99 8	28 7	8 8	145	Wm. B. McLean, St. John, N.B.	Classed American Record.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions: Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé
61,406	Reward	Chatham, N.B	Schr—Glt	1871	Shippegan, N.B	36 0	13 1	4 5	11	Joshua Alexandre, Shippegan, N.B.	
103,078	Reward	do	do	1894	do	37 6	13 0	5 3	13	J. DeGrâce, Shippegan, N.B.	
85,600	Rex	St. John, N.B	do	1883	St. Martin's, N.B	66 4	22 5	6 8	58	R. Carson, St. Martin's, N.B.	
49,473	Rhuama	Barrington	do	1864	Westport, N.S	57 0	20 0	7 8	46	Wm. Henderson, Wallace, N.S.	
92,320	Rialto	Shelburne	do	1888	Liverpool, N.S	60 0	20 0	7 5	46	Albert E. Thorburn, Shelburne, N.S.	
94,882	Richard	Montreal	Barge	1890	Sorel, Que	148 6	28 3	12 4	448	Chas. Richard, Sorel, Que	
74,406	Richard	Chatham, N.B	Bk—Bq	1877	Richibucto, N.B	134 0	30 6	18 6	531	H. O'Leary, Richibucto, N.B.	
55,911	Richard	Quebec	Sloop	1867	Quebec	35 2	14 0	4 1	11	Wm. Venner, Quebec	
73,028	Richard B	Amherst, M.I	Schr—Glt	1880	Old Harry, Gaspé Co., Que.	51 0	17 8	7 7	32	W. G. Leslie, Grindstone Island, Que.	
37,172	Richard Simonds	St. John, N.B	do	1861	Portland, St. John, N.B.	70 2	19 8	7 5	45	Edward J. Fletcher, St. John, N.B.	
....	Richmond	Napanee	do	1857	Amherst Island, Ont.	83 0	17 7	6 2	81	John Keith, Colborne, Ont	
72,059	Richmond Queen	Halifax	do	1877	Little River, N.S	35 4	16 7	15 3	36	Arsène Doucet, Grand Etang, C.B.	
....	Rideau	Kingston	Barge	1873	Kingston, Ont	105 6	22 8	6 3	144	George Chaffey, Kingston, Ont.	
100,932	Rideau	Ottawa	Dredge	1889	Welland, Ont	70 8	25 4	4 4	137	Hon. J. G. Haggart, Ottawa, Ont.	

....	Rideau Chief	Kingston	Sloop	1868	Battersea, Ont.. .	82 2	18 3	4 4	55	P. W. Strong, Brockville, Ont.	
75,554	Right Bower.....	Barrington..	Schr—Glt	1860	Essex, U.S.........	67 0	19 5	7 7	57	E. Newell, Barrington, N.S....	
100,588	Riley.	Montreal	Sloop	1891	Yamaska, Que......	127 6	26 0	10 0	245	P. Letendre, Yamaska, Que...	
94,998	Ripley Ropes.....	Charlottetown	Schr—Glt	1859	Essex, U.S.........	67 4	20 0	6 9	53	Daniel Sutherland, Stanley Bridge, P.E.I.	
75,596	Ripple	Yarmouth	do	1877	Bear River, N.S.....	41 8	14 4	6 9	19	Benjamin Davis, Yarmouth, N.S.	
75,763	Ripple	Arichat...........	do	1877	Port Medway, N.S..	39 4	15 2	5 3	17	Daniel McDonald, Pt. Richmond, C.B.	
88,439	Ripple	Halifax	do	1884	Jeddore, N.S.	40 8	14 3	5 9	20	J. Landry, Petit de Grat, C.B.	
80,393	Ripple	Parrsboro'........	do	1882	Parrsboro', N.S.....	42 5	14 2	6 1	16	Wm. Scott, Minasville, N.S....	
48,132	Ripple	Quebec.....	do	1864	Isaac's Harbour, N.S	70 0	21 8	9 1	78	F. Lachance, Crane Island, Que.	
48,358	Ripple	Guysboro'	do	1864	Indian Harbour, N.S	46 0	15 0	5 5	21	W. R. Cutler, Arichat, C.B ...	
64,033	Ripple	Port Hawkesbury.	do	1873	Digby, N.S.........	54 0	17 5	6 3	34	Miriam J. Cruickshank, Port Richmond, C.B.	
103,617	Ripple	Quebec	do	1894	Chateau Richer, Que.	68 2	22 2	7 2	70	W. Déchêne, Chateau Richer, Que.	
75,591	Rise and Go........	St. Andrews......	do	1877	Clare, N.S..........	43 0	14 9	5 1	16	W. O'Brien, Campobello, N.B.	
75,575	Rising Dawn	Lunenburg	do	1877	La Have, N.S... .	42 0	15 0	5 4	18	Fred. Boutilier, Indian Harbour, N.S.	
96,806	Rising Sun.........	Halifax	do	1891	Chezetcook, N.S ...	47 3	17 4	6 5	28	Geo. Julian, Chezetcook, N.S .	
75,868	Risk	Parrsboro'........	do	1847	Kingston, Mass., U.S	74 4	18 6	7 4	69	C. W. Baird, Parrsboro', N.S..	
92,475	Rita...............	Charlottetown	Bktn—Bhglt..	1888	Bideford, P.E.I.....	140 0	29 7	14 0	378	Wm. Richards, Bideford, P.E.I.	Classed English Lloyds and American Record.
97,191	Rita...............	Chatham, N.B....	Schr—Glt	1890	Caraquet, N.B......	35 4	12 3	5 0	12	Chas. DeGruchy, Caraquet, N.B	
103,344	Rita...............	Montreal	Sloop	1895	Lachine, Que.......	33 0	10 1	3 3	5	C. O. Clark, Coté St. Paul, Que.	
59,462	Rival	Halifax	Schr—Glt	1870	La Have, N.S.......	42 4	14 8	6 0	19	Henry Falkner, Jeddore, N.S .	
71,098	Rival	do	do	1877	Chezetcook, N.S ...	47 0	16 6	7 2	30	Jacob M. Mitchell, Jeddore, N.S.	
88,223	River Belle.........	do	do	1881	Clyde River, N.S....	32 5	12 3	5 5	11	John D. Christian, Upper Prospect, N.S.	
92,582	River Belle.........	Gaspé	do	1888	Barachois, Que......	73 0	21 0	9 5	82	C. Laflamme, Barachois, Gaspé, Que.	
38,700	River Bride.........	Sydney....	do	1872	Bras d'Or, C.B......	45 0	15 4	6 2	21	Peter Deveaux, Bras d'Or, C.B.	
57,688	River Dale	Halifax	do	1868	La Have, N.S.......	59 6	19 3	7 4	48	Thomas Adams, sr., Gaspé, Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
85,966	River Home........	St. John, N.B....	Wdbt—Bàb ..	1882	Greenwich, N.B....	76 0	27 0	6 5	75	John Kerrigan, Musquash, N.B.	
103,148	River Pride........	Quebec..........	Schr—Glt	1894	Gaspé, Que.........	63 2	19 2	7 6	52	R. Boucher, Gaspé, Que......	
69,194	River Queen........	Halifax	do	1874	Pleasantville, N.S...	65 4	20 3	7 7	51	James Young, Codroy, Nfld...	
75,547	River Rose	Barrington........	do	1878	Port Clyde, N.S....	?7 0	14 4	5 9	13	Walter Coggin, Westport, N.S.	
75,803	River Side..........	Halifax	do	1877	Moses River, N.S...	58 1	19 6	7 8	53	James Kerr, Moses River, N.S.	
75,706	River Side..........	Sydney..........	do	1878	George's River, C.B.	53 8	17 4	7 2	36	John H. Christie, Bras d'Or, C.B.	
85,590	Riverdale..........	St. John, N.B....	Wdbt—Bàb...	1883	Waterborough, N.B.	75 3	26 3	7 0	84	N. C. Scott, St. John, N.B....	
35,732	Rob Roy..	Halifax..........	do	1825	Bermuda, W.I	62 6	19 8	10 3	74	George A. V. Paw, Halifax, N.S.	
100,319	Rob Roy..........	Yarmouth	do	1888	Lockeport, N.S... .	41 0	13 4	5 0	12	Freeman Lowe, Cape Island, N.S.	
100,566	Rob S............	Halifax....	do	1892	Mahone Bay, N.S..	42 0	14 6	6 4	21	Geo. H. Marryatt, Halifax, N.S.	
90,443	Robert Evans.......	Winnipeg	Barge	1885	Keewatin, Ont......	52 6	13 5	3 5	29	The Keewatin Lumbering and Manufacturing Co. (Ltd.), Hamilton, Ont.	
100,516	Robert Ewing	Parrsboro'........	Bktn—Bhglt..	1892	Advocate, N.S.....	142 4	33 3	12 0	421	Robert Dewis, Advocate, N.S..	Classed Bureau Veritas.
96,834	Robert F. Mason ...	Lunenburg	Schr—Glt	1890	Lunenburg, N.S.....	74 8	23 5	9 1	87	John Smith, Lunenburg, N.S.	
53,862	Robert Kerr........	New Westminster.	Barge	1866	Quebec............	190 6	38 4	23 7	1123	Canadian Pacific Ry. Co., Montreal.	

94,921	Robert McDonald	Picton, Ont.	Schr—Glt	1890	Picton, Ont.	70 0	19 0	6 5	44	J. W. Hyatt, West Point, Ont.	
50,784	Robert Noble	Halifax	do	1865	Mahone Bay, N.S.	74 0	22 1	7 4	83	Jos. LeGrandais, Bay St. George, Nfld.	
80,394	Robert S. Besnard	Parrsboro'	Bk—Bq	1882	Eatonville, N.S.	191 0	38 8	23 0	1199	C. A. Palmer, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
37,279	Robert Stone	Halifax	Schr—Glt	1849	Wilmot, N.S	66 1	17 7	8 6	77	Isaac Roach, Wilmot, N.S.	
103,100	Roberval	Montreal	Sloop	1894	St. Thomas, Que.	141 3	28 2	11 6	371	A. Manseau, St. Thérése, Que.	
92,575	Robinnetta	Halifax	Schr—Glt	1888	Sambro, N.S.	36 8	12 7	5 6	14	Henry Harris, Halifax, N.S.	
37,509	Rocket	Yarmouth	do	1856	Ragged Island, N.S.	40 2	13 3	5 8	15	M. D'Entremont, Pubnico, N.S.	
83,075	Rockland	Ottawa	Barge	1881	Rockland, Ont.	110 3	22 0	6 6	136	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.) Ottawa, Ont.	
....	Rodolphe	Montreal	do	1866	Yamaska, Que	96 3	22 9	6 8	106	R. Savaillé, Sorel, Que.	
85,763	Roi des Eaux	do	Sloop	1883	Pierreville, Que.	96 3	23 0	6 0	96	D. Hamelin, Champlain, Que.	
94,880	Roi des Eaux	do	do	1889	Yamaska, Que	85 0	21 4	5 3	68	A. Desmarais, Pierreville, Que.	
90,515	Roland	Parrsboro'	Schr—Glt	1883	Parrsboro', N.S.	83 5	26 0	7 7	93	C. M. Roberts, Parrsboro', N.S.	
59,862	Romain	Quebec	do	1868	La Romaine, Que.	49 5	16 0	7 2	32	O. Bélanger, La Romaine, Saguenay, Que.	
75,446	Romaine	Montreal	do	1881	Gaspé, Que	64 5	20 6	9 3	65	C. A. Cantin, Montreal, Que.	
103,358	Romeo	Quebec	Sloop	1895	Bic, Que	38 5	14 4	5 1	22	L. Pineau, Bic, Quebec.	
100,073	Romeo	St. John, N.B.	Schr—Glt	1891	Cambridge, N.B.	84 4	28 9	7 4	111	Peter McIntyre, St. John, N.B.	
90,832	Roland, H. C.	Port Medway	do	1893	Port Medway, N.S.	60 8	20 1	8 0	55	L. B. Cohoon, Port Medway, N.S.	
85,973	Rondo	St. John, N.B.	do	1882	Belle Isle, N.B.	89 0	26 6	7 7	123	Peter McIntyre, St. John, N.B.	
92,404	Rosa	Chatham, N.B.	do	1886	Shippegan, N.B.	36 2	13 4	5 0	17	Octave Aché, Shippegan, N.B.	
100,717	Rosa	Montreal	Sloop	1892	Yamaska, Que.	111 6	23 0	7 6	140	M. Robidoux, Yamaska, Que.	
71,255	Rosabella	Windsor, Ont.	Scow—Chd.	1875	River Puce, Ont.	52 5	15 2	9 0	21	Alex. Clouthier, Rochester.	
100,908	Rosalie	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1892	Caraquet, N.B	35 5	12 5	4 4	10	J. N. LeBouthelier, Caraquet, N.B.	
37,994	Rosalie	Yarmouth	do	1853	Argyle N.S.	54 3	17 3	7 3	47	C. Hirneon, Yarmouth, N.S.	
41,785	Rosanada	Halifax	do	1859	Mahone Bay, N.S.	58 0	18 2	7 6	39	John F. Dauphinee, Hubbard's Cove, N.S.	
61,438	Rosane	Chatham, N.B.	do	1874	Shippegan, N.B.	37 0	11 6	4 6	13	L'Ange Duguay, Shippegan, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
37,588	Rosanna	Halifax	Schr—Glt	1857	Lunenburg, N.S.	50 2	17 5	7 5	29	Robert Murray, Strait of Canso, N.S.	
74,268	Rosanna	Quebec	Barge	1871	Sorel, Que.	100 4	21 9	6 3	96	Moïse L'Esperance, sen., Sorel, Que.	
64,920	Rosannah	Halifax	Schr—Glt	1873	Bay St. George, Nfld	48 7	16 4	6 3	24	Wm. Carter, Channel, Nfld.	
85,696	Rose	Chatham, N.B.	do	1884	Tracadie, N.B.	32 8	11 7	4 6	11	M. Bosse, Tracadie, N.B.	
36,303	Rose	Halifax	do	1856	Chezetcook, N.S.	34 9	12 4	5 1	9	George Conrod, Chezetcook, N.S.	
92,702	Rose	Winnipeg	Barge	1890	Rat Portage, Ont.	71 6	16 3	6 3	80	Angus McKinnon, Rat Portage, Ont.	
96,727	Rose	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1889	Shippegan, N.S.	36 2	12 3	4 6	11	Jeremie Ache, Shippegan, N.B.	
78,045	Rose Alba	do	do	1880	Richibucto, N.B.	32 0	13 0	4 5	13	E. Legers, Richibucto, N.B.	
69,596	Rose Anna	Quebec	do	1872	St. Croix, Que	60 4	15 0	5 4	29	Antoine Lemay, St. Flavien, Lotbinière Co., Que.	
69,639	Rose Anna	do	do	1874	St. Jean Port Joli, Que.	45 2	16 5	6 5	29	P. Blais, Kamouraska, Que.	
71,632	Rose Delima	Montreal	Sloop	1873	Pierreville, Que.	98 0	22 0	6 5	75	O. Jourdain, Champlain, Que.	
100,724	Rose Delima	do	Barge	1893	Lachine, Que.	118 1	23 1	8 4	181	P. Laplanté, Lachine, Que.	
41,640	Rosebud	Halifax	Schr—Glt	1859	Tatamagouche, N.S.	47 2	15 4	7 1	28	Micheal Boudrot, Poulamond, C.B.	
80,628	Roseneath	Yarmouth	do	1882	Shelbourne, N.S.	84 6	24 0	9 7	92	Byron Hines, Yarmouth, N.S.	

80,088	Rothiemay	St. John, N.B	Bq—Bq	1881	St. John, N.B	198 7	38 6	23 2	1219	Robert Thomson, jr., and John H. Thomson, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
100,668	Round Islander	Kingston	Barge	1895	Verona, Ont	40 8	12 4	3 6	14	Henry Bowden, Verona, Ont	
37,323	Rover	Digby	Schr—Glt	1845	Granville, N.S	58 5	17 5	8 3	50	Robert Haines, Long Island, N.S.	
61,450	Rover	Chatham, N.B	do	1868	Shippegan, N.B	34 0	10 7	4 5	10	P. Harding, Newcastle, N.B	
41,948	Rover	Quebec	Barge	1859	Quebec	122 0	22 7	10 1	195	John Torrance, Montreal	
55,868	Rover	do	do	1863	Batiscan, Que	84 0	21 0	6 5	75	Ed. Gendron, Batiscan, Que	
55,881	Rover	do	Schr—Glt	1866	Les Caps, Charlevoix, Que.	57 0	18 0	5 1	28	Jac. Guay, Ste. Familie, Island of Orleans, Que.	
74,397	Rover	Toronto	do	1878	Oakville, Ont	49 5	13 0	4 3	20	David Ford and Thomas Freeman, Oakville, Ont.	
85,702	Rover	Wallaceburg	Barge	1884	Wallaceburg, Ont	75 7	18 0	5 3	46	Geo. Travis, Wallaceburg, Ont.	
103,391	Rover	Deseronto	Schr—Glt	1894	Napanee, Ont.	42 0	15 0	4 6	13	B. Luffman, Napanee, Ont.	
103,046	Rover	Ottawa	Barge	1894	Ottawa, Ont	96 6	18 8	6 0	74	R. O'Neil, Ottawa, Ont.	
53,551	Roving Bird	Halifax	Schr—Glt	1865	Chezetcook, N.S	44 9	15 1	6 4	24	Frederick J. Hyson, Mahone Bay, N.S.	
75,864	Roving Lizzie	Weymouth	do	1879	Clare, N.S	35 0	12 3	4 9	11	Cadwallader C. Flagg, Campobello, N.B.	
85,557	Rowdy	Yarmouth	do	1884	Glenwood, N.S	44 6	14 2	5 4	18	John D. Forbes, Barrington, N.S.	
73,129	Rowena	Truro	do	1882	Five Islands, N.S	54 5	18 2	6 2	38	Leonard A. Rowe, Parrsboro', N.S.	
100,572	Rowena	Lunenburg	do	1893	LaHave, N.S.	57 1	20 2	8 0	51	W. Schmeisser, LaHave, N.S.	
100,539	Rowena	Digby	do	1891	Digby, N.S	35 0	12 2	5 2	10	W. Snow, Smith Cove, N.S.	
88,692	Roy	St. John, N.B	do	1885	Canning, N.B	77 9	26 3	7 3	90	Hugh A. Holder, St. John, N.B.	
73,119	Royal	Halifax	do	1875	Chezetcook, N.S	36 7	13 2	5 2	12	H. W. Embree, Port Hawkesbury, N.S.	
96,816	Royal	Sault Ste. Marie	do	1889	Drummond's Island, U.S.	48 0	15 0	6 6	63	Thomas A. Clemence, Toronto Ont.	
38,250	Royal Arch	Yarmouth	do	1860	Tusket, N.S	38 0	11 5	4 5	9	N. Amiro, Tusket, N.S.	
....	Royal Oak	Montreal	Barge	1865	Lancaster, Que	112 3	22 7	9 4	196	Montreal Transportation Co.	
48,353	Ruby	Guysboro'	Schr—Glt	1865	Port Mulgrave, N.S.	54 8	18 3	6 3	35	Simon Myres, Torbay, N.S.	
36,084	Ruby	Halifax	do	1846	Jordan River, N.S	34 1	11 0	6 0	18	Thomas L. Banks, Barrington, N.S.	
88,379	Ruby	Victoria	do	1880	Washington Territory, U.S	30 0	10 5	3 0	6	James Hatt, Mud Bay, B.C.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10 hs	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
75,734	Ruby	Yarmouth	Ship—3 m	1878	Church Point, N.S.	202 8	39 6	23 8	1316	A. C. Robbins, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
80,667	Ruby	Montreal	Barge	1881	Montreal, Que	106 6	22 3	6 7	145	Dickson Anderson, Montreal.	
100,090	Ruby	St. John, N.B	Schr—Glt	1892	Greenwich, N.B.	40 5	14 7	4 8	15	Manford N. Pitt, Greenwich, N.B.	
103,171	Ruby	Shelburne	do	1894	Shelburne, N.S	71 0	19 4	8 4	57	J. W. Wentzell, Halifax, N.S.	
96,535	Runner	Montreal	Sloop	1885	St. Louis, Que	71 7	19 5	5 2	41	A. Daneau, jr., Pierreville, Que.	
100,773	Rupert	Chatham, N.B	Schr—Glt	1890	Caraquet, N.B	36 4	12 6	4 8	12	P. Rive, Caraquet, N.B.	
103,273	Russell	do	do	1894	Miscou, N.B	36 2	12 2	4 8	10	M. Ward, Miscou, N.B.	
38,768	Rustic	Charlottetown	do	1867	Pugwash, N.S	73 0	20 5	8 4	67	John Hughes, jr., Charlottetown, P.E I.	
....	Ruth	Liverpool	do	1847	Canso, N.S	37 3	11 5	5 9	19	J. McKenzie, Canso, N.S.	
85,558	S. A. Crowell	Yarmouth	Schr—Glt	1884	Salmon River, N.S.	49 4	16 6	7 0	23	Luke LeBlanc, Salmon River, N.S.	
96,953	S. A. Fownes	St. John, N.B	do	1890	Hampton, N.B	90 4	27 6	7 4	123	Arthur W. Adams, St. John, N.B.	
92,610	S. A. Parkhurst	Charlottetown	do	....	Unknown	66 8	19 7	6 8	44	Charles A. Woodman, Alberton, P.E.I.	

100,312	S. C. Hood	Yarmouth	do	1892	Yarmouth, N.S.	38 0	13 8	5 3	12	Timothy Powell, Yarmouth, N.S.	
51,781	S. E. Cove	Halifax	do	1866	Port Medway, N.S.	65 0	21 0	8 0	54	Remi Fougère, D'Escousse, C.B.	
96,810	S. E. Parker	do	do	1891	Owl's Head, N.S.	49 8	16 8	6 9	40	John E. Buckley, Halifax, N.S.	
55,818	S. G. Irwin	Arichat	do	1867	Shelburne, N.S	76 0	22 0	8 5	71	John Pertus, jun., D'Escousse, C.B.	
59,674	S. G. Marshall	Halifax	do	1868	Rustico, P.E.I.	65 2	20 9	6 3	51	H. A. Smith, Wellington, Kent Co., N.B.	
92,643	S. & J. Colliar	Bowmanville	do	1872	Morrisburg, Ont	106 0	23 8	8 7	145	John Thomas Band, Merriton, Ont.	
73,114	S. McKay	Halifax	do	1876	Chezetcook, N.S.	39 0	12 0	5 5	15	Robert McGrath, jun., Halifax, N.S.	
90,455	Sabaskong	Winnipeg	Barge	1882	Rat Portage, Ont	53 5	13 4	4 2	17	Wm. R. Dick, Winnipeg, Man.	
37,630	Sabine	St. Andrews	Schr—Glt	1872	Parrsboro', Cumberland Co., N.S.	58 2	19 8	8 0	50	Joseph Bennett, Boston, U.S.	
85,592	Sabrina	St. John, N.B.	do	1883	Portland, N.B.	86 6	26 6	8 0	124	N. C. Scott, St. John, N.B.	
92,747	Sackville Packet	Sackville	do	1894	Sackville, N.B	76 5	26 8	7 5	109	Thomas Egan, Sackville, N.B.	
....	Sacramento	St. Catharines	Scow—Chd	1872	Welland, Ont.	110 0	22 0	6 9	158	Henry Carpenter, Welland, Ont.	
74,139	Sadie	Halifax	Schr—Glt	1876	LaHave, N.S	58 0	19 3	7 5	44	Josiah Fougère, Larry's River, N.S.	
90,868	Sadie	Lunenburg	do	1887	Lunenburg, N.S	74 2	23 0	8 5	79	Charles Smith, Lunenburg, N.S.	
92,608	Sadie M.	Sydney	do	1889	St. Anne, C.B.	32 0	12 9	5 3	11	Peter Gruchy, D'Escousse, C.B.	
100,493	Sadie Turpel	Victoria	do	1892	Victoria, B.C.	76 0	20 5	7 4	56	D. Campbell, Victoria, B.C	
74,335	Safe	Halifax	do	1877	Tusket, N.S	60 5	18 2	6 1	35	David Doucet, Cheticamp, C.B.	
37,519	Safe Guide	do	do	1858	Jordan River, N.S.	52 6	16 5	7 2	35	W. C. Henley, Spry Harbour, N.S.	
71,307	Sagona	Richibucto	Bk—Bq	1882	Kingston, N.B	169 0	33 7	22 0	797	J. & T. Jardine, Kingston, N.B.	Classed English Lloyds.
83,404	Sailor's Home	Halifax	Schr—Glt	1882	Mahone Bay, N.S.	76 5	23 2	8 9	93	William Young, Boone Bay, Nfld.	
103,361	St. Alfred	Quebec	Sloop	1895	Chateau Richer, Que.	56 6	16 2	4 8	24	T. Bois, St. Siméon, Que.	
103,615	St. Alphonse	do	do	1894	St. Alphonse, Que.	38 6	15 4	5 3	20	A. Tremblay, LesEboulements, Que.	
94,876	St. Alphonse	Montreal	do	1889	Pierreville, Que.	108 7	23 0	8 0	149	Alphonse Mongeau, Sorel, Que.	
59,988	St. Anne de Beaumont.	Quebec	Schr—Glt	1871	Pointe Lévis, Que.	77 0	19 7	7 6	66	Charles Potvin, St. Alexis Chicoutimi, Que.	
53,869	St. Antoine.	do	Barge	1866	Boucherville, Que.	91 0	23 0	7 0	104	Antoine Préfontaine, Longueuil, Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft, 10ths	Ft, 10ths	Ft, 10ths			
69,657	St. Antoine	Quebec	Barge	1873	Montmorency, Que.	99 8	22 8	7 1	99	Thomas Sonne, Montreal	
77,594	St. Antoine	Montreal	Sloop	1879	St. Marcel, Que	80 5	19 7	4 4	50	Damase Chausse, Lanoraie, Que.	
100,363	St. Antoine	Quebec	Barge	1891	Ste. Croix, Que	85 6	22 4	6 6	85	V. Charland, St. Jean des Chaillons, Que.	
85,300	St. Bernardin.	Montreal	Sloop	1882	St. Thomas, Que	101 0	22 3	6 7	100	Gibbon Gill, Pierreville, Que.	
52,456	St. Charles	Quebec	Schr—Glt	1855	Quebec	48 5	16 5	7 3	33	P. Sirois, L'Islet, Que	
59,867	St. Charles	do	do	1854	Island of Orleans, Que.	46 0	17 0	6 7	30	Dominique Gosselin, St. Jean, Island of Orleans, Que	
73,039	St. Charles	do	Barge	1875	St. Jean Deschaillons, Que.	89 0	22 2	6 8	89	Zotique Bèdard, St. Jean Deschaillons, Que.	
73,060	St. Charles	do	do	1872	Yamaska, Que	99 5	22 0	6 7	107	Jean Salvas, Yamaska, Que	
100,597	St. Charles	Montreal	Sloop	1891	Pierreville, Que	104 4	22 4	6 9	121	Charles Mongeau, Sorel, Que	
103,131	St. Charles	Quebec	do	1893	L'Islet, Que	30 8	14 6	4 2	16	Phydime Moreault, L'Islet, Quebec.	
71,210	St. Clair.	Chatham, Ont	Schr—Glt	1875	Picton, Ont	82 0	21 0	8 0	101	J. Cooper, Wallaceburg, Ont	
94,739	St. Croix	Windsor, N.S.	Bktn—Bkglt	1890	Newport, N.S.	157 9	36 5	16 0	653	Thos. Aylward, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
73,100	St. Cyprien	Montreal	Sloop	1872	Pierreville, Que	105 0	22 8	7 1	127	J. B. Desmarais, Pierreville, Que	
97,198	St. Dona	do	do	1890	Pierreville, Que	90 8	23 1	5 7	92	F. Lamontagne, St. Louis de Bonsecours, Que.	

100,863	St. Edgar	Quebec	Schr—Glt	1893	St. Siméon, Que	58 6	18 0	5 0	25	C. Gagnon, St. Siméon, Que
83,359	St. Edouard	do	Sloop	1882	Chateau Richer, Que.	61 2	18 9	5 6	39	Jean Boulianne, Bon Désir, Que.
100,368	St. Edouard	do	Barge	1892	Gentilly, Que	105 8	22 9	7 3	134	Télesphore Turcotte, Gentilly, Que.
92,761	St. Etienne	do	Schr—Glt	1888	Tadousac, Que	51 8	20 9	5 6	49	Charles Simard, Tadousac, Que.
73,048	St. Eulalie	do	do	1875	Les Eboulements, Que.	41 5	14 0	5 8	20	François Bourgoing, Tadousac, Que.
55,943	St. Fabien	Quebec	do	1867	St. Fabien, Que	52 0	16 0	5 2	27	Alf. St. Jarre, Quebec
74,257	St. Flavie	do	do	1876	St. Flavie, Que	46 8	14 7	6 4	28	Ferdinand Emond, St. Flavie, Que.
43,462	St. François	do	Barge	1860	Batiscan, Que	95 4	22 5	6 5	83	F. Vermette, Batiscan, Que
55,852	St. François	do	do	1864	do	66 5	22 6	6 6	58	Gérésime Montambault, Batiscan, Que.
97,135	St. François	do	Sloop	1890	L'Islet, Que	48 0	16 8	4 8	19	H. Fournier, L'Islet, Que
74,551	St. François Xavier	Montreal	do	1874	Batiscan, Que	88 0	22 3	6 6	91	L. Bernier, St. Johns, Que
69,609	St. François Xavier	Quebec	Schr—Glt	1873	Ste. Geneviève de Batiscan, Que.	92 4	22 6	7 0	99	F. X. Dessureau *d* Baribeau, Batiscan, Que.
80,747	St. François Xavier	do	do	1878	Mille Vaches, Que	56 1	17 5	6 0	34	Alfred Renaud, Petite Rivière, St. Francis, Que.
85,751	St. Fulgence	do	Sloop	1879	Chicoutimi, Que	61 0	20 5	5 2	41	Herménégilde Brisson, Tadousac, Que.
74,236	St. Généreux	Montreal	do	1872	Nicolet, Que	87 8	22 8	5 7	77	Joseph Duron, Champlain, Que.
52,469	St. Geneviève	Quebec	Barge	1865	Batiscan, Que.	65 0	22 0	6 4	53	Cyrille L'Heureux, Batiscan, Que.
37,098	St. George	do	do	1860	Champlain, Que	83 0	21 5	6 4	72	Joseph Alexandre, Champlain, Que.
74,272	St. George	do	Sloop	1875	Cap St. Ignace, Que.	52 5	17 0	4 8	24	Wm. Couillard, Cap. St. Ignace, Que.
88,258	St. George	St. John, N.B	Schr—Glt	1879	Westfield, N.B	55 5	17 0	3 5	26	George W. Palmer, Kars, N.B.
92,760	St. George	Quebec	do	1888	Lotbinière, Que	68 4	20 9	5 7	47	Louis Delisle, Ste. Croix, Que..
97,123	St. George	do	Sloop	1886	St. Thomas, Que	52 8	16 4	5 4	26	Jacques Mercier, Montmagny, Que.
100,178	St. George	Montreal	do	1891	Shovehain	28 7	7 5	4 3	5	William A. Benyon, Montreal.
103,364	St. George	Quebec	do	1894	Chateau Richer, Que.	60 0	20 6	5 7	43	F. Simard, Chateau Richer, Que.
77,700	St. Hilaire	Montreal	do	1882	Batiscan, Que	102 2	23 0	8 6	145	Louis Sanvageau, Champlain, Que.
74,229	St. Hugues	do	do	1876	St. Hugues, Que	78 0	19 3	4 3	51	F. Lamontague, St. Louis, Que.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
....	St. Hyacinthe......	Montreal.........	Barge	1873	Hawkesbury, Ont...	95 8	23 2	5 2	74	P. Tellier, Lachine, Que.......	
73,014	St. Ignace..........	Quebec...........	Sloop.........	1875	Cap St. Ignace, Que.	50 0	16 5	4 8	21	L. Richard, Cap St. Ignace, Que.	
88,330	St. Ignace Saguenay.	do	Schr—Glt	1886	St. Fulgence, Que...	70 0	22 7	6 8	62	Anatole Filion, St. Roch, Que..	
53,817	St. Jean............	do	Barge	1865	Batiscan, Que.	83 0	22 6	5 6	68	Edouard Paris, St. Jean Deschaillons, Que.	
74,218	St. Jean Baptiste...	Montreal.........	Sloop.........	1875	Pierreville, Que.....	79 0	22 0	5 4	53	Charles Yargean, St. Thomas, Que.	
74,220	St. Jean Baptiste...	do	do	1872	St. François, Que...	188 4	22 9	7 9	143	C. Labresque, Lanoraie, Que ..	
74,223	St. Jean Baptiste...	do	do	1876	Yamaska, Que. ...	78 5	20 0	4 8	50	C. Levesque, Sorel, Que.... .	
77,676	St. Jean Baptiste...	do	do	1874	Lachine, Que.......	82 2	20 6	5 4	57	Thos. Quillon, St. Henri, Que..	
75,671	St. Jean Baptiste...	Quebec...........	do	1877	Petite Rivière, St. François, Que.	58 5	17 0	4 8	30	Geo. Lemelin, Quebec.........	
33,327	Saint Joseph........	do	Schr—Glt	1855	St. Jean Deschaillons, Que.	66 0	20 2	4 9	43	Ambroise Laroche, Lotbinière, Que.	
52,481	St. Joseph..........	do	Barge	1865	Champlain, Que	95 7	22 5	7 2	106	Louis Morinville, Champlain, Que.	
59,914	St. Joseph.....	do	do	1864	Lanoraie, Que.......	92 3	22 7	7 3	104	Olivier Desrosiers, Lanoraie, Que.	
83,354	St. Joseph	do	Schr—Glt	1881	Isle Verte, Que.....	45 5	15 1	3 5	13	J. Peron, Les Eboulements, Que.	
69,659	St. Joseph.........	do	do	1875	St. Jean Port Joli, Que.	39 0	15 0	6 1	18	Télesphore Morin, Cap St. Ignace, Que.	

73,004	St. Joseph..........	Quebec..........	Bgtn—Bkglt..	1875	Cap St. Ignace, Que.	111 5	27 1	11 9	233	J. A. Maguire, Quebec	
73,036	St. Joseph.....	do	Barge	1871	St. Aimé Que......	100 7	23 0	7 0	115	L. Robidoux, St. Aimé, Que...	
73,046	St. Joseph....... .	do	do	1873	Sorel, Que	102 7	22 6	7 4	125	Jacques L'Amoureux, St. Ours, Que.	
80,750	St. Joseph..........	do	Sloop.........	1880	Chateau Richer, Que.	62 6	20 0	5 2	41	Gaspard Dorion, Chateau Richer, Que.	
74,204	St. Joseph.	Montreal.........	do	1874	Pierreville, Que.....	74 7	20 8	5 2	53	A. Desmarais, St. François, Que.	
85,770	St. Joseph	do	do	1884	Sorel, Que	97 3	23 0	7 2	103	Jos. Champagne, Nicolet, Que.	
85,775	St. Joseph	do	do	1884	Pierreville, Que.....	97 6	23 0	6 0	112	W. Carpentier, Champlain, Que.	
90,548	St. Joseph..........	do	do	1886	Sorel, Que..........	104 7	23 0	6 2	101	Eusèbe Lussier, Sorel, Que	
....	St. Joseph	do	Barge	1862	Yamaska, Que	95 7	23 0	6 5	98	Alexis Page, Lanoraie, Que....	
....	St. Joseph..........	do	do	1863	Batiscan, Que.......	91 5	22 6	5 2	66	do do	
92,350	St. Joseph..........	Quebec...........	do	1888	St. Emilie, Que.....	77 4	22 6	6 0	60	Fritz Parrot, Lotbinière, Que...	
90,733	Saint Joseph........	Port Hawkesbury.	Schr—Glt	1887	Margaree, C.B.....	49 0	16 0	6 7	27	John N. Beaver, Pleasant Harbour, N.S.	
78,037	St. Joseph..........	Chatham, Ont	do	1881	Chatham, Ont......	50 0	15 0	4 0	14	A. Bowley, Chatham, Ont.....	
97,136	St. Joseph..........	Quebec...........	Sloop.........	1890	L'Islet, Que	34 8	11 3	5 0	14	Henri Tremblay, St. Etienne de la Malbaie, Que.	
100,867	St. Joseph..........	do	do	1888	Isle aux Coudres, Que	47 6	15 6	4 8	19	A. Boily, St. Louis, Isle aux Coudres, Que.	
103,353	St. Joseph.....	do	do	1894	St. Jean Deschaillons, Que.	56 4	17 2	5 2	22	A. Hamel, St. Jean Deschaillons, Que.	
103,008	St. Joseph..........	Chatham, N.B ...	Schr—Glt	1893	Shippegan, N.B.....	38 0	12 3	4 8	12	A. Aché, Shippegan, N.B.....	
80,042	St. Julien..........	St. John, N.B....	Bk—Bq	1880	Black River, N.B...	177 7	37 0	22 4	1049	Howard D. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
55,919	St. Laurent.........	Quebec	Schr—Glt	1864	St. Thomas, Que....	61 0	20 0	4 6	37	Pierre Picard, St. Thomas, Que.	
85,467	St. Laurent.........	do	do	1882	Rimouski, Que	75 2	21 0	7 1	70	Joseph Ouellet, St. Germain, Que.	
32,986	Saint Laurent	do	do	1849	Cap St. Ignace, Que.	54 2	15 5	8 1	45	Jos. Ouellet, St. Germain de Rimouski, Que.	
59,972	St. Laurent.........	do	Barge...	1870	St. Jean Dechaillons, Que.	96 0	23 0	6 7	100	David Charland, St. Jean Deschaillons, Que.	
77,873	St. Laurent.	do	Schr—Glt	1874	Rivière du Loup, Que	32 7	12 5	4 5	11	Geo. C. Stephen, Montreal....	
....	St. Laurent.........	Montreal.	Barge	1871	Sorel, Que	79 4	22 8	5 1	69	A. Gervais, St. Louis de Bonsecours, Que.	
97,138	St. Laurent..... ...	Quebec.....	Sloop	1886	L'Islet, Que........	51 0	19 6	5 2	28	Arthur Leclerc, Quebec	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
74,240	St. Lawrence	Montreal	Sloop	1872	Pierreville, Que.	97 6	23 0	7 0	102	Moïse Lamirande, St. François, Que.	
33,273	St. Lawrence	Quebec	Barge	1850	St. Antoine de Tilley, Que.	76 0	16 5	6 2	57	Léon Marion, St. Antoine de Tilley, Que.	
73,974	St. Léon	do	do	1873	St. Jean Deschaillons Que.	93 2	22 0	7 3	104	Edouard Paris, St. Jean Deschaillons, Que.	
75,636	St. Louis	St. Catharines	Schr—Glt	1877	St. Catharines, Ont.	127 0	26 2	11 9	334	Sylvester Bros., Toronto, Ont.	
55,894	St. Louis	Quebec	Barge	1865	Gentilly, Que.	97 7	23 1	6 7	95	Alfred Vigneaux, Gentilly, Que.	
59,967	St. Louis	do	do	1869	Ste. Emélie, Que.	94 0	20 0	5 7	73	Jos. Chénard, Ste. Emélie, Que.	
74,276	St. Louis	do	Schr—Glt	1875	Mille Vaches, Que.	64 7	17 5	7 3	47	B. Caron, Escoumains, Saguenay Co., Que.	
74,250	St. Louis	Montreal	Sloop	1876	St. Hugues, Que.	77 8	19 5	5 0	49	N. Lavigne, Montreal	
100,362	St. Louis	Quebec	do	1891	Ile aux Coudres, Que.	43 4	15 4	5 8	23	Alf. Bergeron, Isle aux Coudres, Que.	
90,541	St. Louis	Montreal	do	1886	Yamaska, Que.	97 1	22 4	7 1	114	P. Laplante, Lachine, Que	
85,307	St. Louis de Bonsecours.	do	do	1878	St. Louis, Que.	73 5	18 6	4 6	40	F. Varieur, St. Louis de Bonsecours, Que.	
94,637	Saint Martin	Shelburne	Schr—Glt	1888	Shelburne, N.S.	77 0	21 8	8 5	81	Arthur E. Curren, Halifax, N.S.	
54,500	St. Martin's Packet	Arichat	do	1863	St. Martin's, N.B.	58 8	18 2	6 8	42	Adelphie Cormier, Buctouche, N.B.	
94,872	St. Maurice	Montreal	Sloop	1888	Pierreville, Que.	98 6	22 7	6 6	111	Olivier Paul, Sorel, Que.	

66,017	St. Michel	Quebec	do	1872	St Jean Deschaillons, Que.	93 2	23 5	7 2	103	M. Auger, St. Jean Deschaillons, Que.	
97,031	St. Michel	Yarmouth	Bgtn—Bkglt.	1891	Tusket Wedge, N.S.	82 6	23 6	9 6	106	A. O. Porter Tusket Wedge, N.S.	
94,877	St. Michel	Montreal	Sloop	1887	Yamaska, Que.	92 0	20 8	6 4	89	Wilfred Theroux, Yamaska, Que.	
90,543	St. Nicholas	do	do	1885	Pierreville, Que.	85 8	16 9	4 0	44	C. Daneau, St. Thomas, Que	
100,453	St. Nicholas	Quebec	Schr—Glt	1891	Chateau Richer, Que	70 0	23 8	6 4	66	Nicholas Trépanier, Chateau Richer, Que.	
53,871	St. Patrice	do	do	1866	St. Fabien, Que.	46 0	12 0	5 3	17	Théodore Charette, Rivière du Loup, Que.	
100,582	St. Patrick	Montreal	Sloop	1890	Pierreville, Que.	93 0	22 5	6 3	96	Amable Daneau, St. Thomas, Que.	
83,096	St. Patrick	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1894	Margaree, C.B	41 2	13 9	5 7	16	J. White, Alberton, P.E.I.	
75,676	St. Patrick de Fraserville.	Quebec.	do	1877	Rivière du Loup, Que	54 2	18 5	5 9	36	Napoléon Gagné, Malbaie, Que.	
33,364	Saint Paul	do	do	1855	Baie St. Paul, Que	40 0	14 0	6 3	22	Hubert Pilot, Baie St. Paul, Que.	
97,174	St. Paul	Windsor, N.S.	Bktn—Bkglt.	1890	Newport, N.S	134 9	33 0	15 0	440	Thos. Aylward, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
97,137	St. Paul	Quebec	Sloop	1891	Baie St. Paul, Que	61 8	19 0	5 8	39	J. Boily, Baie St. Paul, Que	
83,089	Saint Peter	Pictou, N.S.	Schr—Glt	1883	Mabou, C.B	38 5	13 0	5 6	16	Edward Gillis, Tignish, P.E.I.	
97,187	St. Peter	Windsor, N.S.	Bktn—Bkglt.	1891	Newport, N.S	148 6	35 0	16 0	551	Thos. Aylward, Windsor, N.S.	do
88,297	St. Philippe	Quebec.	Barge	1884	St. Thomas de Pierreville, Que.	100 0	22 5	7 4	121	Edmond Desmarais, St. François du Lac, Que.	
64,987	St. Pierre	do	do	1869	Champlain, Que.	84 0	19 0	5 6	62	Isidore Hardy, Ste. Anne de la Pérade, Que.	
97,140	St. Pierre	do	Schr—Glt	1891	Baie des Bacons, Que.	67 4	20 6	5 0	44	P. Tremblay, Baie des Bacons, Que.	
73,054	St. Pierre	do	do	1875	Esquimaux Pt., Que.	44 1	14 0	5 9	20	Francis Gallienne, Esquimaux Pt., Saguenay Co., Que.	
77,553	St. Pierre	Montreal	Sloop	1876	St. Pierre	82 5	22 0	6 0	76	L. St. Cyr, St. Pierre	
77,688	St. Pierre	do	do	1881	Sorel, Que	102 2	22 2	6 6	113	P. Mongeau, Sorel, Que	
77,584	St. Pierre	do	do	1875	St. Thomas, Que	70 0	18 3	4 3	38	P. Bellefeuille, Sorel, Que.	
74,539	St. Roch	do	do	1875	St. Jean, Que	91 5	22 6	6 1	81	J. Deslauriers, St. Jean, Que	
75,830	St. Thomas	Charlottetown	Schr—Glt	1878	Margaree, C.B	50 0	19 0	7 0	38	George H. Toombs, Charlottetown, P.E.I.	
83,365	St. Ubalde	Quebec	Barge	1882	St. Thomas de Pierreville, Que.	107 0	23 0	6 9	129	Adolphe Marchand, Champlain, Que.	
33,235	St. Vallier	do	Schr—Glt	1851	St. Roch, Que.	36 8	12 8	5 7	17	F. Arseneau, Paspebiac, Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered Tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft 10ths	Ft 10ths	Ft 10ths			
73,090	St. Zènon	Montreal	Sloop	1870	Lanoraie, Que	97 0	23 0	6 3	95	E. Haynemand, Lanoraie, Que	
69,082	Sainte Agnes	Halifax	Schr—Glt	1874	Chezetcook, N.S.	49 8	16 9	7 3	29	Thomas Conrad, Petpiswick, N.S.	
....	Ste. Anne	Quebec	Barge	1856	Gentilly, Que	69 0	24 0	7 2	81	Zéphirin Marchand, Champlain, Que.	
51,519	Ste. Anne	do	Ship—3 m	1852	Russia	147 0	32 5	20 0	670	Hans Hagens, Quebec	
88,319	Ste. Anne	do	Schr—Glt	1883	St. Antoine, Que	34 6	13 5	5 3	14	C. Vézina, Crane Island, Que	
53,822	Ste. Anne	do	do	1865	Grondines, Que	87 4	23 0	8 1	107	Zéphirin Deveau, St. Anne de la Pérade, Que.	
73,026	Ste. Anne	do	do	1878	Betchouans, Que	45 0	16 2	6 5	20	Lazare Michaud, Isle Verte, Que.	
92,765	Ste. Anne	do	do	1886	Bondésir, Que	48 8	16 8	6 4	28	J. Touchon, Bondésir, Que	
53,840	Ste. Anne	do	Barge	1864	Ste. Anne de la Pérade, Que	88 4	22 6	9 2	115	Joseph Trottier, Grondines, Que.	
64,951	Ste. Anne	do	do	1870	do	95 5	21 3	7 2	93	Pierre N. Pleau, Ste. Anne de la Pérade, Que.	
69,577	Ste. Anne	do	Schr—Glt	1873	Ste. Anne, Chicoutimi, Que.	63 2	19 8	7 3	54	Mme. Salome Michaud (widow Docité Parent), Fraserville, Que.	
74,251	Ste. Anne	do	Barge	1873	Lanoraie, Que	90 8	22 5	7 7	120	Alfred Morin, Champlain, Que.	
80,730	Ste. Anne	do	Schr—Glt	1880	Les Eboulements, Que.	83 3	23 9	10 2	125	Antoine E. Joncas, Berthier, Que.	
85,466	Ste. Anne	do	do	1883	St. Luce, Que	59 0	19 3	6 6	44	J. Lebrun, River Ouelle, Que	

83,352	Ste. Anne	Quebec	do	1881	Seven Islands, Que.	44 1	13 7	6 4	18	D. Morin, L'Islet, Que.	
83,360	Ste. Anne	do	do	1878	St. Fabien, Que.	36 4	12 5	4 4	13	Peter Fraser, Isle Verte, Que.	
103,149	Ste. Anne	do	do	1894	Isleaux Coudres, Que	55 6	17 4	6 0	36	G. Harvey, Isleaux Coudres, Que.	
90,433	Ste. Anne	Barrington	do	1890	Eel Brook, N.S.	38 0	12 5	4 5	11	J. W. Kenny, Cape Island, N.S.	
66,035	Ste. Catharine	Quebec	do	1869	Point du Lac, Co. St. Maurice, Que.	76 0	22 5	7 0	79	Omer Thibaudeau, Portneuf, Que.	
66,096	Sainte Elmire	do	Barge	1872	Ste. Emélie, Que.	68 0	20 8	5 7	48	Sinaï Delorme, Ste. Anne de la Pérade, Que.	
64,961	Ste. Emilie	do	do	1871	Ste. Emilie, Que	73 0	21 0	6 3	72	Homer Lafleur, Ste. Croix, Lotbinière Co., Que.	
92,334	Ste. Marie	do	Schr—Glt	1886	Moisie, Que.	60 0	20 6	7 8	53	Pierre Ouellette, Quebec	
53,873	Ste. Marie	do	do	1866	Ste. Croix, Que.	63 0	22 0	6 2	75	Joseph Boisvert, Ste. Croix, Que.	
69,591	Ste. Marie	do	do	1858	Boothbay, Maine, U.S.	58 4	18 4	6 9	37	Alex. Shearer, Esquimaux Point, Que.	
32,984	Sainte Marie	do	Barge	1845	Ste. Anne, Que.	78 5	23 3	7 7	97	F. X. St. Cyr, Ste. Anne de la Pérade, Que.	
83,440	Sainte Marie	Weymouth	Schr—Glt	1888	Church Point, N.S.	105 5	26 4	9 1	168	Henry C. Outerbridge, Hamilton, Bermuda.	Classed American Record.
100,173	Ste. Marie	Montreal	Sloop	1889	St. Aimé, Que.	79 4	20 2	5 0	52	Nazaire Lavigne, Charlemagne, Que.	
77,596	Ste. Marie	do	do	1879	Sorel, Que	101 0	22 3	6 5	116	C. Fortier, St. Romuald, Que.	
....	Ste. Marie	do	Barge	1864	Lachine, Que.	93 6	20 0	6 6	103	P. Laplante, Lachine, Que.	
88,305	Ste. Marie Anne	Quebec	Schr—Glt	1884	Chateau Richer, Que.	70 6	19 4	6 4	51	Zéphirin Rhéaume, Chateau Richer, Que.	
69,583	Ste. Marie Betsiamis	do	do	1871	Betsiamis, Que.	31 6	11 5	4 6	11	Antoine Volant, Betsiamis, Que.	
59,963	Ste. Marie Delina	do	Barge	1870	Grondines, Que.	73 0	22 0	7 0	77	George Gignac, Notre Dame de Portneuf, Que.	
36,523	Sainte Mary	Halifax	Schr—Glt	1861	Cheticamp, C.B.	51 6	14 9	6 0	25	John R. Foster, Halifax, N.S.	
53,816	Ste. Thérèse	Quebec	Barge	1865	Batiscan, Que.	76 0	22 0	7 0	66	James Gibb, Quebec	
74,246	Salaberry	Montreal	Sloop	1869	Pierreville, Que.	84 3	22 5	6 0	73	Alp. Naud, Gentilly, Que.	
90,508	Salina	Quebec	Bk—Bq	1886	Eatonville, N.S.	138 0	33 9	10 4	296	Lauchlan McKay, Boston, U.S.	Classed Bureau Veritas.
80,763	Salmon Queen	do	Schr—Glt	1881	Murray Bay, Que.	38 5	14 0	4 5	15	J. Jean, Murray Bay, Que.	
90,545	Salvail	Montreal	Barge	1887	Yamaska, Que	107 7	22 7	8 4	168	Pierre Letendre, Yamaska, P.Q.	
77,858	Sambo	Sydney	Schr—Glt	1879	Bras d'Or, C.B.	42 8	13 2	5 1	14	Angus B. Morrison, St. Ann's, C.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
94,787	Samoa	Lunenburg	Schr—Glt	1889	Lunenburg, N.S.	79 6	24 2	9 2	90	J. W. Geldert, Lunenburg, N.S.	
90,632	Samuel Drake	Charlottetown	do	1886	Woods Isl'ds, P.E.I.	67 0	22 0	7 5	68	John Harding, Port Hawkesbury, N.S.	
35,981	Samuel and Thomas.	Halifax	do	1852	Ecum Secum, N.S.	39 5	12 4	5 6	14	John McCartney, Halifax, N.S.	
90,833	San Blas	Port Medway	do	1894	Port Medway, N.S.	96 0	25 4	14 9	199	W. Mitchell, Halifax, N.S.	Classed American Record.
100,647	San Jose	Victoria	do	1851	San Francisco, U.S.	51 4	19 0	5 2	31	Cerino J. Kelly, Victoria, B.C.	
75,675	Sancta Maria	Quebec	do	1877	Natashquan, Que.	42 5	13 7	6 0	20	Hypolite Landry, Natashquan, Que.	
103,334	Sancta Anna	Montreal	Sloop	1894	Pierreville, Que.	116 8	24 8	10 1	228	D. and N. Salvaille, Sorel, Que.	
97,015	Sand Fly	St. Catharines	Scow—Chd	1885		45 2	20 0	3 1	28	H. Julian, Port Dalhousie, Ont.	
90,664	Sandalphon	Digby	Schr—Glt	1886	Bear River, N.S.	83 0	22 7	7 6	91	A. H. Harris, Bear River, N.S.	
88,525	Sandy	Hamilton	Scow—Chd	1886	Hamilton, Ont.	52 0	14 0	4 0	28	Oscar Matthews, Hamilton, Ont.	
88,589	Sanford	Yarmouth	Schr—Glt	1884	Maitland, N.S	45 5	14 8	5 8	20	Abram Thurston, Sanford, N.S.	
69,638	Santa Cruz	Quebec	do	1874	Bay St. Paul, Que.	60 1	19 4	7 2	52	Ovide Boily, Bay St. Paul, Que.	
88,226	Sapphire	Victoria	do	1884	Port Clyde, N.S.	89 5	24 0	9 6	109	J. G. Cox, Victoria, B.C.	Classed American Record.
74,401	Sara	Chatham, N.B.	do	1876	Shippegan, N.B.	35 0	11 3	4 4	11	Nazaire Noël, Shippegan, N.B.	

88,296	Sara	Quebec	Yawl—Yole.	1884	St. Laurent, Island of Orleans, Que.	28 5	11 2	4 0	8	Adelard Patry, Beaumont, Que	
36,616	Sarah	do	Schr—Glt	1859	Les Eboulements, Que.	57 0	17 7	8 2	48	Mrs. G. (Henriette) Mathurin, St. Thomas, Que.	
35,961	Sarah	Halifax	do	1853	Indian Harbour, N.S.	52 9	15 1	7 5	42	Thomas Laidlow, Halifax, N.S.	
35,994	Sarah	do	do	1853	Mushaboon, N.S.	48 6	13 8	7 5	38	William T. Townsend, Halifax, N.S.	
35,794	Sarah	do	do	1852	Sheet Harbour, N.S.	67 3	19 4	......	75	John Hackett, Halifax, N.S.	
71,136	Sarah	Port Burwell	do	1882	Port Dover, Ont.	73 0	19 0	6 6	64	Calvin Gates, Houghton, Ont.	
59,392	Sarah	St. Andrews	do	....	Cape Porpoise, Maine, U.S.	36 0	13 0	5 8	15	Calvin McVicar, St. George, N.B.	
64,511	Sarah	St. John, N.B.	do	....	Unknown.	47 0	15 0	6 7	23	William Russell, Grand Manan, N.B.	
37,447	Sarah	Yarmouth	do	1855	Yarmouth, N.S.	40 3	11 9	6 3	22	B. Ellenwood, Yarmouth, N.S.	
38,248	Sarah	do	do	1851	Argyle, N.S.	59 8	15 6	7 3	50	B. Bourque, Argyle, N.S.	
100,907	Sarah	Chatham, N.B.	do	1890	Caraquet, N.B.	38 1	13 0	4 4	10	R. Young, Caraquet, N.B.	
88,438	Sarah A. Townsend	Halifax	do	1884	Pugwash, N.S.	93 5	25 3	10 8	149	Wm. H. Townsend, Louisbourg, C.B.	Classed American Record.
92,408	Sarah A. W	Chatham, N.B	do	1887	Miscou, N.B.	38 7	12 9	5 3	15	Robt. Wilson, Miscou, N.B.	
97,126	Sarah Alice	Quebec	Bgtn—Bkglt.	1890	St. Irénée, Que.	89 4	25 8	12 6	188	François A. Menard, St. Michel, Que.	
36,152	Sarah Ann	Halifax	Schr—Glt	1858	New Dublin, N.S.	46 3	14 9	6 3	29	James L. Oxner, Chester Basin, N.S.	
....	Sarah Ann Marsh	Port Hope	do	1854	Port Hope, Ont.	126 0	24 0	11 0	261	A. T. Maybee, Colborne, Ont.	
103,010	Sarah B.	Chatham, N.B.	do	1889	Caraquet, N.B.	36 5	12 2	4 5	10	J. Le Bouthilier, Caraquet, N.B	
59,378	Sarah Beach	St. Andrews	do	1876	St. Andrews, Charlotte Co., N.B.	51 0	17 6	5 6	28	Wm. H. Akerley, Pennfield, N.B.	
61,907	Sarah D.	Liverpool	do	1870	Liverpool, N.S.	38 0	13 5	5 3	12	J. Hawbolt, Chester, N.S.	
94,756	Sarah E. Ells	St. John, N.B.	do	1889	Baxter's Harbour, N.S.	42 7	15 3	6 1	19	John McGranahan, Margaretville, N.S.	
38,171	Sarah Elizabeth	Yarmouth	do	1861	Digby, N.S.	37 3	11 8	5 3	11	Wm. Burrill, Yarmouth, N.S.	
90,509	Sarah F.	Parrsboro'	do	1886	Parrsboro', N.S.	77 0	24 2	8 5	89	A. S. Townsend, Parrsboro', N.S.	
85,483	Sarah H. Seeton	Shelburne	do	1883	Lockeport, N.S.	80 0	23 0	8 9	95	Albert Gamier, St. George's Bay, Nfld.	
85,968	Sarah Hunter	St. John, N.B.	do	1882	St. John, N.B.	86 1	27 2	7 9	111	James W. Smith, St. John, N.B.	
37,800	Sarah Jane	Pictou, N.S.	do	1856	Tatamagouche, N.S.	49 0	14 3	6 4	23	Hugh Hingley, Tatamagouche, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
75,639	Sarah Jane	St. Catharines	Scow—Chd	1878	Port Robinson, Ont.	131 0	24 5	9 5	238	J. S. Nesbit, Sarnia, Ont.	
....	Sarah Jane	Kingston	Sloop	1863	Kingston, Ont.	64 4	12 8	4 3	26	M. Brown, Ogdensburg, U.S.	
37,322	Sarah Johnson	Digby	Schr—Glt	1856	Hillsburg, N.S.	72 2	25 0	8 8	79	F. W. Ruggles, *et al.* Westport, N.S.	
64,869	Sarah L. Oxner	Halifax	do	1872	Port Medway, N.S.	48 0	17 4	7 0	33	Edward Hayes, Herring Cove, N.S.	
103,252	Sarah M	St. John, N.B.	do	1894	Black River, N.B.	69 0	23 0	5 8	77	J. McLeod, Black River, N.B.	
100,218	Sarah M. W	Halifax	do	1892	St. Margaret's Bay, N.S.	38 2	12 7	5 5	14	Hezekiah Wamboult, Indian Harbour, N.S.	
94,992	Sarah P. Ayer	Charlottetown	do	1869	Gloucester, Mass. U.S	74 5	21 6	7 0	64	James A. Gordon, Alberton, P.E.I.	Classed American Record.
66,915	Sarah Wallace	St. John, N.B.	Bgtn—Bkglt.	1873	Gardner's Creek, St John Co., N.B.	107 6	27 5	10 9	216	John W. Seaman, Barronsfield, N.S.	
35,690	Sarah & Margaret	Halifax	Schr—Glt	1843	Chester, N.S.	41 4	12 5	5 7	22	Richard Richardson, Chester, N.S.	
74,295	Sarmatian	Quebec	Bk—Bq	1877	Quebec.	190 2	37 2	22 8	1105	Frank Ross, Quebec.	Classed Bureau Veritas.
88,495	Saskatchewan	Winnipeg	Barge	1882	Winnipeg, Man.	146 4	24 5	7 2	219	The North-west Navigation Co., Ltd., Winnipeg, Man.	
88,287	Satellite	St. Andrews	Schr—Glt	1860	Pembroke, Me., U.S.	48 8	15 9	5 8	26	Martin Eldridge, Pennfield, N.B	
97,063	Satellite	Charlottetown	do	1892	Souris, P.E.I.	83 2	24 1	8 5	96	Thos. Kickham, Souris, P.E.I.	Classed American Record.
100,505	Saturna	Victoria	Scow—Chd	1888	Victoria, B.C.	68 0	20 0	4 2	41	G. Byrnes, Victoria, B.C.	

69,170	Saucy Fanny	Sydney	Schr—Glt	1873	Baddeck, C.B.	44 5	12 5	5 7	16	Samuel Buffét, La Poile, Nfld.	
......	Saucy Jack	Port Dover	do	1864	Sandusky Creek, Ont	72 0	16 0	6 0	68	J. F. Macdonald, Toronto, Ont.	
100,800	Saucy Lass	Victoria	do	1892	Victoria, B.C.	57 4	19 8	8 2	38	Alex. Ross, Victoria, B.C.	
90,480	Savona	Maitland	Ship—3 m	1891	Maitland, N.S.	226 9	40 5	23 2	1584	M. Dickie, Truro, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
38,889	Sax Gotha	Halifax	Schr—Glt	1852	Rustico, P.E.I	56 0	17 0	8 4	52	Thomas Martin, Strait of Canso, N.S.	
85,350	Saxon	Lunenburg	do	1883	Lunenburg, N.S.	75 0	23 1	8 5	79	George Harris, Gabarous, C.B.	
100,074	Saxon	St. John, N.B.	do	1891	St. John, N.B.	94 4	26 3	7 4	119	Fred. C. Beatteay, St. John, N.B.	
96,951	Sayre	do	Bk—Bq	1890	do	181 0	36 7	15 4	684	Fred'k. E. Sayre, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
100,799	Sayward No. 1	Victoria	Barge	1893	Victoria, B.C.	78 0	27 5	6 0	101	Sayward Mill and Lumber Co., Victoria, B.C.	
92,627	Sceptre	Lunenburg	Bgtn—Bkglt	1887	Lunenburg, N.S	88 6	24 5	9 7	142	W. N. Zwicker, Lunenburg, N.S.	
69,199	Scotia	do	Bk—Bq	1874	La Have, N.S	153 9	33 9	17 9	691	Robt. Dawson, Bridgewater, N.S.	Classed American Record.
64,997	Scotia	Quebec	Sloop	1872	St. Romuald, Que.	96 4	22 8	7 4	111	Wm. M. Macpherson, Quebec.	
59,264	Scotia	St. John, N.B	Schr—Glt	1869	Tidnish, N.S.	80 5	21 6	9 3	95	Maria H. Challis, London, Eng	
83,201	Scotland	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1881	Hantsport, N.S.	208 0	41 0	24 6	1499	E. Churchill & Sons, Hantsport, N.S.	Classed Bureau Veritas.
92,426	Scotland	Prescott	Barge	1863	Brockville, Ont.	148 0	28 0	9 0	342	James Buckley, Prescott, Ont.	
100,082	Scud	St. John, N.B	Schr—Glt	1891	French Lake, N.B	63 7	20 4	5 4	56	Hedley V. Upton, French Lake, Sunbury Co., N.B.	
100,433	Scud	Moncton	do	1891	Hopewell, N.B	34 8	12 1	5 1	11	C. W. Edgett, Moncton, N.B.	
72,092	Scud	Chatham, N.B.	do	1876	Richibucto, N.B.	52 0	17 8	6 6	28	Robert Cochrane, Richibucto, N.B.	
85,737	Scylla	Port Hawkesbury	do	1883	Mahone Bay, N.S.	83 8	24 0	9 0	96	Charles B. K. Carpenter, Gaspé Basin, Que.	Classed American Record.
59,200	Sea Bird	St. John, N.B	Wdbt—Bàb.	1868	Greenwich, King's Co., N.B.	76 3	26 7	7 3	80	J. D. Andrews, Westfield, N.B.	
33,234	Sea Bird	Quebec	Schr—Glt	1853	Ste. Anne, Que.	78 0	20 8	9 0	124	David Germain, St. Anne de la Perade, Que.	
41,567	Sea Bird	do	do	1859	Gaspé, Que.	56 9	18 0	7 0	44	A. Gagnon, Murray Bay, Que.	
59,928	Sea Bird	do	do	1869	Murray Bay, Que.	60 0	19 5	8 2	53	F. X. Boudreault, Anse St. Jean, Que.	
74,255	Sea Bird	do	do	1875	St. Jean Deschaillons, Que.	80 8	22 8	8 5	104	Gaspard Dorion, Chateau Richer, Que.	
....	Sea Bird	Kingston	do	1867	Battersea, Ont	91 8	21 9	7 7	121	Mary A. Cameron, Picton, Ont	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. — Longueur.	Breadth. — Largeur.	Depth. — Profondeur.	Registered tonnage. — Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
97,042	Sea Bird	Halifax	Schr—Glt	1869	Chezetcook, N.S	38 2	13 7	5 8	17	Louis Murphy, Ship Harbour, N.S.	
100,959	Sea Bird	Chatham, N.B	do	1892	Shippegan, N.B	34 0	12 1	5 0	10	W. S. Loggie, Chatham, N.B.	
72,973	Sea Breeze	Digby	do	1866	Bear River, N.S	41 2	12 8	5 2	13	John Graham et al, Westport, N.S.	
69,967	Sea Breeze	Arichat	do	Unk	Gloucester, Mass., U.S.	60 8	18 9	6 8	47	Aime A. Terrio, West Arichat, N.S.	
38,583	Sea Breeze	Sydney	do	1857	United States	45 3	16 2	5 1	20	David Hinkley, Margaree, C.B.	
64,882	Sea Drift	Halifax	do	1846	Plymouth, N.S	72 0	17 5	8 2	62	Alexander McDonald, Sherbrooke, N.S.	
55,540	Sea Flower	Pictou, N.S.	do	1868	Tracadie, N.S	81 2	25 1	10 1	113	B. A. Smith, Halifax, N.S	
59,322	Sea Flower	St. John, N.B	do	1870	St. George, Charlotte Co., N.B.	34 0	12 4	5 0	11	James Thompson, Chance Harbour, St. John Co., N.B.	
35,494	Sea Flower	Chatham, N.B	do	1838	Shippegan, N.B	32 0	9 8	4 5	9	J. Noel, Shippegan, N.B	
33,142	Sea Flower	Quebec	do	1855	Malbaie, Que.	42 0	12 5	5 9	19	Theophite Jean, Malbaie, Que.	
33,070	Sea Flower	do	do	1852	do	60 0	14 0	6 5	38	Israel Raymond, Rivière du Loup, Que.	
55,916	Sea Flower	do	do	1867	Mille Vaches, Que	53 5	17 0	7 1	38	Jos. Lavoie, St. Fidèle, Que	
53,603	Sea Flower	Charlottetown	do	1865	Margaree, C.B	46 0	17 0	6 6	26	Michael Paquet, Souris, P.E.I.	
100,901	Sea Flower	Chatham, N.B	do	1892	Caraquet, N.B	37 0	12 7	5 0	12	R. Young, Caraquet, N.B	

100,914	Sea Flower	Chatham, N.B.	do	1892	Caraquet, N.B.	36 0	12 2	5 3	11	G. Romeril, Paspebiac, Que
75,724	Sea Foam	Yarmouth	do	1878	Salmon River, N.S.	70 7	23 0	8 5	75	A. O. Porter, Tusket Wedge, N.S.
83,254	Sea Foam	Annapolis	do	1883	Granville, N.S	49 9	17 8	6 5	28	J. P. Wyman, Freeport, N.S.
88,284	Sea Foam	St. Andrews	do	1874	Briar Island, N.S.	33 4	12 0	5 3	13	Daniel Leavitt, St. George, N.B.
90,668	Sea Foam	Digby	do	1853	United States	71 4	20 3	6 0	55	J. J. Ray et al, Bear River, N.S.
96,926	Sea Foam	Charlottetown	do	1890	Malpeque, P.E.I.	37 5	13 6	5 6	15	Wm Geo. Ramsay, Malpeque, P.E.I.
100,314	Sea Fox	Yarmouth	do	1892	Shelburne, N.S.	44 5	15 8	5 6	18	James McCarthy, Pubnico, N.S
74,087	Sea Gem	Halifax	do	1876	Chezetcook, N.S.	45 4	17 2	7 0	30	Mark Harpell, Jeddore, N.S.
90,474	Sea Gull	Maitland	do	1888	Maitland, N.S	55 0	16 9	4 5	25	R. S. Watson, Admiral Rock, N.S.
94,761	Sea Gull	Owen Sound	do	1884	Stokes Bay, Ont	30 4	11 6	3 7	6	A. H. McLeod, Wiarton, Ont.
51,969	Sea Hound	Digby	do	1866	Tusket Wedge, N.S.	51 0	16 5	5 8	32	M. Haycock, Westport, N.S.
36,571	Sea Lark	Halifax	do	1859	Country Harbour, N.S.	40 3	15 1	6 5	20	Solomon Fraser, Burin, Nfld.
59,489	Sea Lily	Lunenburg	do	1872	LaHave, N.S.	54 4	18 6	7 3	38	Constant C. Church, Chester, N.S.
71,308	Sea Mouse	Richibucto	do	1882	Kingston, N.B	32 2	12 2	4 6	10	John Doucett, Kingston, N.B.
51,778	Sea Nymph	Halifax	do	1865	Liverpool, N.S.	60 0	20 5	7 0	43	Wm. Murdoch, Sherbrooke, N.S.
92,513	Sea Pink	St. Andrews	do	1878	Briar Island, N.S.	29 0	10 0	5 0	8	Alfred W. Wilcox, West Isles, N.B.
92,629	Sea Queen	Lunenburg	do	1883	Mill Cove, N.S.	43 0	15 6	6 0	21	Geo. D. Young, Mill Cove, N.S.
37,612	Sea Slipper	do	do	1858	Mahone Bay, N.S.	59 3	17 4	7 8	41	Thos. Forhan, Halifax, N.S.
100,616	Sea Slipper	Shelburne	do	1891	Green Harbour, N.S.	32 6	12 8	5 1	11	James Enslow, Sr., Green Harbour, N.S.
42,301	Sea Star	Quebec	do	1862	Torbay, N.S	46 1	14 8	6 2	22	C. LeBrun, Esquimaux Point, Que.
75,680	Sea Star	do	do	1877	Betchouanne, Labrador.	57 4	19 5	8 0	52	Louis P. de Courval, Arthabaskaville, Que.
96,731	Sea Star	Chatham, N.B.	do	1889	Shippegan, N.B.	35 7	12 8	4 8	13	Joseph Savoy, Shippegan, N.B.
74,162	Seabird	Charlottetown	do	1876	Murray Harbour, P.E.I.	40 6	14 6	6 1	20	Joseph White, Murray Harbour, P.E.I.
100,255	Seaflee	Halifax	do	1889	Little Harbour, N.S.	37 0	12 4	6 0	12	James Stevens, Little Harbour, N.S.
80,862	Seaflower	Parrsboro'	do	1880	Parrsboro', N.S.	64 9	17 9	7 7	48	L. McGrath, Parrsboro', N.S.

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage unregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
85,587	Seattle	St. John, N.B	Wdbt—Ràb	1883	Chipman, N.B	76 0	25 3	6 7	75	George L. Slipp, St. John, N.B.	
90,519	Seattle	Parrsboro'	Schr—Glt	1888	Economy, N.S	66 4	19 6	7 3	56	R. P. Soley, Economy, N.S	
88,229	Seaway	Halifax	do	1884	Chezetcook, N.S	43 8	15 2	6 4	21	Gabriel Murphy, Chezetcook, N.S.	
100,471	Secret	Lunenburg	do	1892	Lunenburg, N.S	78 5	24 1	9 0	87	John B. Young, Lunenburg, N.S.	
100,085	Selina	St. John, N.B	do	1892	St. Martin's, N.B.	71 3	23 2	6 2	60	John J. Shields, Alma, N.B.	
90,472	Selkirk	Maitland	Ship—3 m	1886	Maitland, N.S	236 6	43 7	24 5	1646	M. Dickie, Truro, N.S	Classed Bureau Veritas.
103,097	Selkirk	Montreal	Sloop	1894	Kingston, Ont	183 3	34 5	14 5	719	Montreal Transportation Co., Montreal.	
92,341	Semida	Quebec	Schr—Glt	1887	Grandes Bergeronnes Que.	52 0	18 4	7 0	41	Evan John Price, Quebec	
72,627	Senator	Maitland	Ship—3 m	1878	Maitland, N.S	222 3	40 5	24 0	1474	M. Dickie, Truro, N.S	do
77,698	Senator	Montreal	Barge	1882	Kingston, Ont	150 7	26 8	9 5	308	Montreal Transportation Co	
88,279	Senator	St. Andrews	Schr—Glt	1831	Essex, U.S.	49 5	17 0	7 0	33	John W. Tinker, West Isles, N.B.	
85,457	Senecal	Quebec	Sloop	1883	Quebec	60 0	19 0	5 7	38	Henry, Savard, St. Fidèle, Que.	
100,323	Senora	Yarmouth	Schr—Glt	1893	Pubnico, N.S	78 2	22 9	8 4	85	M. A. Surette, Pubnico, N.S.	
88,349	Senovar	Lunenburg	do	1884	Mahone Bay, N.S.	76 9	23 0	90 0	89	Nathan Hiltz, Mahone Bay, N.S.	

96,871	Sephie	Goderich	do	1889	Goderich, Ont	136 0	27 6	10 1	261	Joseph Williams, Goderich, Ont.	
36,235	Seraph	Halifax	do	1859	Country Harbour, N.S.	52 8	16 7	6 9	31	Alex. Leg, Main à Dieu, C.B	
90,670	Seraphine	Digby	do	1888	Bear River, N.S	93 6	24 2	9 3	120	J. D. Vroom et al, Bear River, N.S.	Classed American Record.
57,132	Serene	do	do	1865	Pubnico, N.S	69 0	21 0	8 0	54	Jones Morehouse et al, Brighton, N.S.	
78,981	Servia	Windsor, N.S	Ship—3 m	1878	Parrsboro', Cumberland Co., N.S.	196 3	40 1	23 7	1309	Thos. E. Kenny, Halifax, N.S.	Classed Bureau Veritas.
69,694	Seven Brothers	Annapolis	Schr—Glt	1876	Granville, N.S	60 9	18 6	6 9	38	James S. Banks, Barrington, N.S.	
54,368	Seven Brothers	Digby	do	1869	Trout Cove, N.S	52 5	17 2	7 3	39	David Graham, Trout Cove, N.S.	
46,182	Seven Brothers	Quebec	do	1863	Bay St. Paul, Que	46 0	16 5	7 0	28	A. Renaud, Bay St. Paul, Que.	
85,443	Severn	Windsor, N.S	do	1884	Newport, N.S	148 0	32 6	15 9	446	Edward E. Hutchings, New York City.	do
88,648	Severn	Charlottetown	Bktn—Bhglt	1884	Egmont Bay, P.E.I.	143 6	29 1	13 8	397	Colin C. Wyllie, London, Eng.	Classed English Lloyds.
103,215	Severn	Ottawa	Scow—Ch'd	1890	Buckingham, Que	50 0	14 4	4 3	16	G. Bothwell, Buckingham, Que.	
42,518	Shade	Lunenburg	Schr—Glt	1864	Chester, N.S	38 0	11 6	4 9	11	Ira Walker, Chester, N.S	
100,014	Shafner Bros	Annapolis	do	1894	Clementsport, N.S	98 0	28 8	10 0	148	L. D. Shafner, Clementsport, N.S.	Classed American Record.
42,391	Shamrock	Halifax	do	1846	La Have, N.S	34 9	11 0	4 6	13	Edward G. Stayner, Halifax, N.S.	
83,073	Shamrock	Ottawa	Barge	1869	Kingston, Ont	108 0	22 0	5 6	116	Albert Vipond, Vaudreuil, Ont.	
74,279	Shamrock	Quebec	Schr—Glt	1876	Escoumains, Que	33 3	11 7	3 8	10	Jos. Banville, St. Luce, Que	
100,132	Shannon	Winnipeg	Barge	1892	Keewatin, Ont	51 5	14 7	5 2	21	Clifford Lewis, Keewatin, Ont.	
74,237	Sheba	Montreal	Sloop	1873	St. Marcel, Que	71 7	20 4	5 0	44	Hilaire Cartier, St. Louis, Que.	
100,143	Sheelah	Winnipeg	Barge	1894	Keewatin, Ont	51 3	13 9	5 5	26	Clifford Lewis, Keewatin, Ont.	
100,009	Shenandoah	Annapolis	Schr—Glt	1891	Margaretville, N.S	109 5	28 3	11 2	198	Joseph A. Balcom, Margaretville, N.S.	Classed American Record.
100,418	Shepherd Boy	Ottawa	Barge	1893	Ottawa, Ont	83 6	21 0	5 3	62	T. H. Kirby, Ottawa Ont	
96,798	Sherbrook	Halifax	Schr—Glt	1890	St. Mary's, N.S	75 2	22 6	9 0	96	Charles A. Martell, Main à Dieu, C.B.	Classed American record.
77,949	Shoo Fly	Charlottetown	do	1880	Summerside, P.E.I	36 2	11 4	4 7	10	Thomas R. Thompson, Tignish, P.E.I.	
77,894	Siddartha	Sackville	Bk—Bq	1880	Sackville, N.B	146 5	32 5	12 9	438	Josiah Wood, Sackville, N.B	Classed American Record.
96,928	Sidonian	Charlottetown	Bktn—Bhglt	1890	Grand River, P.E.I.	148 0	29 5	14 9	389	John Yeo, Port Hill, P.E.I	Classed English Lloyds.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
100,101	Sierra	Parrsboro'	Schr—Glt	1891	Eatonville, N.S.	88 0	27 6	9 5	124	F. R. Eaton, Eatonville, N.S.	
94,804	Sierra	Victoria	do	....	Unknown	50 0	17 5	4 5	25	Lee She Wing, Victoria, B.C.	
85,535	Sigefroi	Yarmouth	do	1883	Tusket Wedge, N.S.	61 6	18 9	7 0	40	J. H. Porter, Tusket Wedge, N.S.	
103,376	Sigurros	Winnipeg	do	1893	Icelandic River, Man	51 0	12 5	4 8	21	Kristyon Finnson, Icelandic River, Man.	
59,357	Silver Bell	St. Andrews	do	1874	Campobello, Charlotte Co., N.B.	30 5	12 0	5 5	13	Peter Malloch, Campobello, N.B.	
80,784	Silver Cloud	Digby	do	1880	Brighton, N.S.	58 8	18 6	7 0	45	James A. Peters, Westport, N.S.	
100,961	Silver Moon	Chatham, N.B.	do	1893	Shippegan, N.B.	37 4	13 0	5 0	14	W. S. Loggie, Chatham, N.B.	
74,096	Silver Stream	Halifax	do	1877	Seaforth, N.S.	52 0	17 6	7 5	35	David Mills, Chester, N.S.	
100,062	Silver Wave	St. John, N.B.	do	1891	St. Martin's, N.B.	82 1	25 9	7 3	99	George R. McDonough, St. Martins, N.B.	
88,272	Simon H. Bell	St. Andrews	do	1880	Eastport, Maine, U.S.	31 0	12 2	5 8	14	J. R. Moses, Grand Manan, N.B.	
77,629	Singapore	Kingston	do	1878	Kingston, Ont	106 0	25 4	9 9	186	Samuel C. Malcolmson, Hamilton, Ont.	
75,632	Sir C. T. VanStraubenzie.	St. Catharines	do	1877	St. Catharines, Ont.	127 7	26 2	11 9	317	John Williams, Toronto, Ont.	
100,788	Sir Charles	Chatham, N.B.	do	1887	Caraquet, N.B.	36 5	12 3	4 5	11	R. Young, Caraquet, N.B.	
66,876	Sir Harry Burrard	St. John, N.B.	do	1873	St. John, N.B.	34 8	10 6	3 6	6	David Marney, St. John, N.B.	

100,693	Sir Hibbert	Pictou, N.S.	do	1893	River John, Pictou Co., N.S.	117 9	28 5	10 2	246	Charles H. McLennan, River John, Pictou Co., N.S.	Classed American Record.
97,064	Sir John A. Macdonald.	Charlottetown	do	1892	Murray Harbour, P.E.I.	56 5	19 8	6 9	46	John B. Hyde, Murray Harbour, P.E.I.	
88,215	Sir Rupert	Halifax	do	1841	Musquodoboit, N.S.	38 9	11 7	5 8	20	Henry Faulkner, Jeddore, N.S.	
36,183	Sir Rupert D. George	do	do	1848	Sheet Harbour, N.S.	43 3	12 6	6 5	27	Wm. Cartile, Halifax, N.S.	
69,599	Siren	Kingston	Barge	1874	Pointe Lévis, Que.	137 3	30 0	9 9	307	Kingston and Montreal Forwarding Co., Kingston, Ont.	
73,074	Sirius	Charlottetown	Bgtn—Bkglt.	1875	Georgetown, P.E.I.	89 0	22 4	9 6	115	Daniel Gordon, Georgetown, P.E.I.	
100,059	Sirocco	St. John, N.B.	Schr—Glt	1891	St. Martin's, N.B.	129 5	32 3	10 3	298	Charles McL. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
85,645	Sissie Belle	Halifax	do	1883	Conquerall, N.S.	53 0	17 8	7 5	40	Firmin Fougère, Poulamond, C.B.	
66,844	Sissie Lake	do	do	1874	Fortune Bay, Nfld.	52 0	16 4	7 4	26	A. McDonald, Port Hood, C.B.	
....	Sisters	Chatham, N.B.	do	1839	Shippegan, N.B.	34 0	10 3	5 1	13	Charles Nicolle, Jersey	
43,118	Sisters	do	do	1862	Richibucto, N.B.	34 5	12 6	4 9	14	Jane Thompson, Richibucto, N.B.	
100,974	Sivret	do	do	1886	Caraquet, N.B.	34 3	12 3	4 4	10	R. Young, Caraquet, N.B.	
....	Six (6)	Montreal	Barge	1872	Pierreville, Que.	90 1	22 6	5 3	78	N. Beauchemin, St. Aimé, Que.	
....	Six (6)	do	do	1870	Pierreville, Que.	94 0	18 8	6 0	104	Adolphe Gatien, Hull, Que.	
48,357	Six Sisters	Halifax	Schr—Glt	1865	Guysboro', N.S.	74 0	22 0	9 4	95	Edward Fenton, Halifax, N.S.	
100,733	Skoda	Windsor, N.S.	Bktn—Bkglt.	1893	Kingsport, N.S.	168 0	37 0	16 0	658	C. R. Burgess, Wolfville, N.S.	Classed Bureau Veritas.
100,880	Skylark	St. John, N.B.	Sloop	1893	Westfield, N.B.	40 6	15 2	3 1	16	W. A. Waters, Westfield, N.B.	
72,711	Sligo	St. Catharines	Schr—Glt	1874	St. Catharines, Ont.	137 0	23 0	11 8	284	R. Thomson, Windsor, Ont.	
83,182	Slip	Pictou, N.S.	Sloop	1877	Pictou, N.S.	26 0	11 2	3 2	4	James Yorston, Pictou, N.S.	
85,643	Smiling Water	Lunenburg	Schr—Glt	1882	La Have, N.S.	37 4	14 1	5 8	14	Henry Walfield, La Have, N.S.	
103,286	Snipe	Chatham, N.B.	do	1895	Shippegan, N.B.	36 5	12 7	4 8	11	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
78,035	Snow Ball	Chatham, Ont.	do	1881	Chatham, Ont.	60 0	9 0	3 0	23	A. Morrison, Tilbury East, Ont.	
....	Snow Bird	Toronto	do	1875	Toronto, Ont.	77 0	18 7	6 7	82	And. Beard, Toronto, Ont.	
37,523	Snow Drop	Liverpool	do	1858	Shelburne, N.S.	52 5	16 0	6 8	29	J. Snow, Port La Tour, N.S.	
100,165	Snow Queen	Lunenburg	do	1891	Mahone Bay, N.S.	63 0	22 0	8 2	67	Leander Meisner, Mahone Bay, N.S.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
69,179	Snow Queen	Quebec	Schr—Glt	1873	Mahone Bay, N.S.	71 4	20 2	7 8	55	M. Brochu, Seven Islands, Que.	
103,133	Snow Shoe	do	do	1886	Anticosti	39 0	14 9	5 6	20	F. Blais, Berthier, Que.	
38,353	Snow Squall	Arichat	do	1857	Cheticamp, C.B.	57 0	18 2	8 0	46	Placide Chiasson, Margaree, C.B.	
88,435	Snowdrift	Halifax	do	1884	Fourche, N.S.	63 5	19 7	6 6	57	John McKinnon, Shinacadie, C.B.	
69,379	Snowdrop	Quebec	do	1873	Malbaie, Que.	58 3	15 0	6 2	30	Elzear Laberge, Montmagny, Que.	
100,982	Snowdrop	Chatham, N.B	do	1888	Caraquet, N.B	35 0	12 2	5 0	11	C. De Gruchy, Caraquet, N.B.	
103,201	Sokol	Liverpool	do	1895	Liverpool, N.S	79 2	21 8	9 0	79	J. Millard, Liverpool, N.S.	
55,928	Solome	Quebec	Barge	1867	Grondines, Que.	85 0	24 5	7 6	99	Télesphore Grondines Portneuf, Que.	
59,932	Solomée Amedée	do	Schr—Glt	1869	St. Jean Port Joli, Que.	51 0	16 0	6 2	29	Alexandre Bourgeault, St. Jean, Port Joli, Que.	
33,129	Sophia	do	Barge	1854	Sorel, Que	103 0	23 0	6 8	129	Theodore Hart, Montreal	
37,560	Sophia	Lunenburg	Schr—Glt	1846	LaHave, N.S.	35 2	11 4	5 4	17	David Wilkie, La Have, N.S.	
88,474	Sophia	Winnipeg	Barge	1880	Icelandic River, Man.	74 4	16 8	5 6	51	The Lake Winnipeg Transportation, Trading and Lumber Co., Selkirk, Man.	
75,653	Sophie Jeannette	Quebec	Schr—Glt	1877	Ste. Anne de la Pérade, Que.	74 6	22 0	7 2	69	L. Tremblay, Mille Vaches, Que.	

83,099	Soudan......	Halifax.	do	1884	Port Mulgrave, N.S.	86 0	35 1	9 5	118	Christopher McDonald, Antigonish, N.S	
100,803	South Bend...... .	Victoria.....	do	1881	South Bend, N.S....	58 3	14 8	5 5	21	C. F. Dellon, Victoria, B.C....	
80,878	Southampton..	Kingston.......	do	1861	Garden Island, Ont..	134 5	26 1	11 5	319	Samuel Fraser, Kingston, Ont.	
96,800	Southern Cross....	Halifax..........	do	1890	Sheet Harbour, N.S.	83 5	23 3	9 8	134	Walter Mitchell, Halifax, N.S.	Classed American Record.
100,313	Souvenir	Yarmouth	do	1892	Pubnico, N.S.... ..	75 4	22 0	7 8	71	Henry T. D'Entremont, Pubnico, N.S.	
85,743	Souvenir	Quebec.	Sloop.........	1883	Island of Orleans, Que.	40 3	15 2	5 4	19	Joseph Perreault, Rivière Moisie, Que.	
83,366	Souveraine	do	Schr—Glt .. .	1882	St. Antoine, Que....	64 0	17 5	6 5	48	J. B. Daigle, St. Antoine, Que.	
75,606	Sovereign..........	Digby...........	do	1878	Digby, N.S.... .	54 4	17 4	6 5	31	G. J. Lettany & Bro., Digby, N.S.	
72,568	Sovereign.	Kingston	Sloop.........	1876	Kingston, Ont.....	83 4	18 3	4 8	53	James Mullin, Belleville, Ont..	
41,597	Sovereign.....	Quebec.....	Schr—Glt	1857	Malbaie, Que.. ...	38 7	13 0	5 7	17	Eusébe Bluteau, Petite Rivière, St. François, Que.	
85,611	Sower..	Parrsboro'........	do	1883	Three Sisters, N.S..	88 0	27 2	9 2	124	John A. Gregory, St. John, N.B.	
77,731	Spar Maker.........	Digby..	do	1879	Gilbert's Cove, N.S..	45 0	17 5	6 0	24	Elias Woodworth, Granville, N.S.	
59,370	Sparkling Billow....	St. Andrews......	do	1860	Edgecomb, Maine, U.S.	48 0	16 9	6 3	25	Geo. R. Batson, Campobello, N.B.	
77,956	Speed	Yarmouth........	do	1880	Clementsport, N.S..	38 7	13 2	5 4	12	J. H. Eldridge, Yarmouth, N.S.	
37,243	Speed	Digby............	do .. .	1852	Digby, N.S....	39 6	10 5	5 5	12	Charles Risteen, Digby, N.S...	
36,248	Speed	Halifax..........	do ...	1859	Barrington, N.S....	50 6	15 7	6 7	29	Jas. S. Banks, Barrington, N.S.	
72,961	Speedwell	Picton, Ont. ..	do	1875	Marysburgh, Ont....	110 7	24 1	9 5	181	Mary Ann Williams, Toronto, Ont.	
85,596	Speedwell	St. John, N.B....	do	1883	Chipman, N.B	78 4	26 4	6 9	83	Annie A. Driscoll, St. John, N.B.	
69,383	Speedwell	Gaspé	do	1876	Percé, Gaspé, Que..	48 5	15 3	7 3	34	Frank Assels, New Carlisle, Que.	
42,438	Speedy.............	do	do	1872	Point St. Peter, Que	69 7	20 4	8 6	65	James Collas, Gaspé, Que.... .	
100,978	Speedy.......	Chatham, N.B....	do	1888	Caraquet, N.B.	36 0	12 2	5 0	11	C. DeGruchy, Caraquet, N.B..	
103,475	Spindrift...........	Victoria.........	do ...	1895	Esquimalt, B.C.....	42 0	14 8	4 4	13	G. Beddington, Esquimalt, B.C.	
83,118	Spray	Halifax......	do	1875	Lunenburg, N.S ...	40 6	13 7	5 5	15	James Allen, Halifax, N.S....	
....	Spray	do	do .. .	1853	Ragged Island, N.S.	40 0	11 7	6 3	17	Henry Downey, Jordan River, N.S.	
59,402	Spring Bird.........	do	do	1869	Parrsboro', N.S.....	74 7	22 9	9 3	92	John Pelham, Arichat, C.B....	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. — Longueur.	Breadth. — Largeur.	Depth. — Profondeur.	Registered tonnage. — Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft 10ths	Ft 10ths	F 10ths			
103,253	Spring Bird........	St. John, N.B	Schr—Glt ...	1893	Wickham, N.B....	40 4	14 1	4 2	19	A. W. Theall, Westfield, N.B.	
88,470	Spring Bird...	Arichat...	do	1870	Kennebunk, U.S....	78 0	22 3	8 0	80	Wm. Girroir, West Arichat, C.B.	
59,299	Spring Bird........	St. John, N.B	do	1870	Waterborough, Queen's Co., N.B..	77 0	26 0	7 5	92	Job. H. Seaman, Barronsfield, N.S.	
....	Springbird........	Halifax...........	do	1845	Shelburne, N.S......	42 6	12 3	6 1	20	Judah Nickerson, Barrington, N.S.	
77,971	Springvale..........	Victoria.........	do	1862	Port Townsend, U.S.	48 0	19 0	3 0	20	Springvale Water Co., Ltd ...	
54,168	Spy	Halifax....	do	1851	Barrington, N.S....	40 0	12 9	6 4	25	David Harrison, St. Patrick, N.B.	
94,997	Spy	Charlottetown ...	do	1889	Pinette, P.E.I......	55 7	16 5	6 3	35	Joseph Kennedy, Montague, P.E.I.	
72,950	Stadacona	Quebec..........	do	1875	Les Eboulements, Que.	85 1	24 0	10 4	132	Joseph Blais, Berthier Co., Montmagny, Que.	
90,504	Stadacona	Parrsboro'........	Bk—Bq	1885	Parrsboro', N.S. ...	217 7	39 4	19 7	1011	Allan Haley, Windsor, N.S....	Classed Bureau Veritas.
....	Staghound..........	Montreal.........	Barge	1869	Rivière du Loup, Que.	103 4	21 5	7 6	139	Harbour Commissioners, Montreal.	
90,652	Stalwart..........	Yarmouth........	Ship—3 m....	1885	Barton, N.S........	216 0	40 0	22 8	1545	Jacob Bingay, Yarmouth, N.S.	do
85,612	Standard..... ..	Halifax....	Schr—Glt .	1883	Parrsboro, N.S.....	72 1	25 4	6 6	65	Lewis F. Hill, Ship Harbour, N.S.	
....	Stanley.......	Goderich..	do ...	1854	Bayfield, Ont... ..	51 9	15 5	7 0	47	D. M. Smiley, Little Current, Ont.	
97,133	Stanley............	Quebec..........	Sloop... . . .	1891	Montmagny, Que....	61 2	18 6	5 7	34	Jacques Mercier, jun., Montmagny, Que.	

100,963	Stanley	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1892	Caraquet, N.B.	34 0	12 3	4 4	10	G. Romeril, Paspebiac, Que.	
103,087	Stanley	do	do	1893	do	34 0	12 5	4 8	10	T. Paulin, Caraquet, N.B.	
90,843	Stanley Mac	Guysboro'	do	1889	Isaac's Harbour, N.S.	80 0	23 3	10 0	99	S. McMIllan, Isaac's Harbour, N.S.	
37,378	Star	Arichat	do	1854	Tracadie, N.S.	51 5	15 5	6 9	27	Vital Girroir, Arichat, C.B.	
69,193	Star	Halifax	do	1874	Mahone Bay, N.S.	55 0	18 2	6 8	33	James L. Redden, Chester, N.S.	
....	Star	Montreal	Barge	1872	Quebec	136 3	26 0	9 9	321	Montreal Transportation Co.	
103,155	Star	Vancouver	Schr—Glt	1895	Vancouver, B.C.	34 9	11 2	4 2	9	M. Costello, Vancouver, B.C.	
80,384	Star	Parrsboro'	do	1881	Parrsboro', N.S.	71 8	21 0	8 2	66	W. T. Dryden, Parrsboro', N.S	
71,387	Star in the East	do	do	1876	do	43 7	17 9	6 1	24	D. B. Spinney, Parrsboro', N.S.	
43,103	Star of the Sea	Halifax	do	1862	Madisco, N.B.	58 0	18 0	8 3	58	John V. Wright, Dartmouth, N.S.	
48,164	Star of the Sea	Quebec	do	1863	Dalhousie, N.B.	43 0	13 0	6 0	20	Nap Harqueil, Dalhousie, N.B.	
53,600	Starlight	Halifax	do	1865	Chezzetcook, N.S.	47 7	16 0	6 8	29	Charles Abrill, Pope's Harbour, N.S.	
100,325	Starlight	Yarmouth	do	1889	Argyle, N.S.	32 0	12 6	5 0	10	J. Goodwin, Argyle, N.S.	
....	Starling	Picton, Ont.	do	1873	Sophiasburgh, Ont.	108 0	24 8	10 0	198	Ellen Mullins, Belleville, Ont.	
61,436	Start	Chatham, N.B.	do	1874	Shippegan, N.B.	34 0	12 2	4 4	12	Thos. H. Fleiger, Chatham, N.B	
103,193	Startle	Liverpool	do	1894	Port Matoun, N.S.	34 0	12 2	5 6	11	J. A. Wagner, Port Matoun, N.S.	
103,359	Steadfast	Quebec	do	.	....	58 8	18 2	6 7	40	J. Gagné, Murray Bay, Ont.	
69,439	Steinvora	Pictou, N.S.	Ship—3 m.	1875	New Glasgow, N.S.	187 5	37 5	22 4	1099	Robert K. Kelley, Liverpool, G.B.	Classed English Lloyds and Bureau Veritas.
83,500	Stella	Liverpool	Schr—Glt	1883	Port Medway, N.S.	31 5	11 4	6 0	10	Joseph Winters, Liverpool, N.S.	
88,465	Stella	Arichat	do	1893	River Bourgeois, C.B	64 3	18 3	7 3	48	A. J. Boyd, River Bourgeois, C.B.	
100,763	Stella	Toronto	Sloop	1892	Oakville, Ont.	30 7	11 5	4 5	5	R. W. Eyre, Toronto, Ont.	
94,962	Stella E.	Lunenburg	Schr—Glt	1889	Conquerall, N.S.	79 3	24 0	9 2	99	Reuben Ritcey, La Have, N.S.	
64,966	Stella Maria	Quebec	do	1871	Les Ecureuils, Que.	55 0	16 0	5 7	36	J. B. Dussault, Les Ecureuils, Que.	
75,703	tella Maria	Sydney	do	1878	Aspy Bay, C.B.	35 2	12 4	4 7	10	Zéphina Chessong, Cheticamp, C.B.	
72,943	Stella Maris	Quebec	do	1875	St. Antoine, Que.	71 9	22 0	7 0	70	T. Gosselin, Ste. Croix, Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
73,976	Stella Maris	Quebec	Schr—Glt	1867	St. Antoine, Que.	62 4	20 8	5 9	44	Joseph Dussault, Les Ecureuils, Que.	
80,753	Stella Maris	do	do	1880	Esquimaux Point, Que.	61 6	20 5	7 8	51	Francis Cummings, Esquimaux Point, Que.	
69,601	Stella Matutina	do	do	1873	Ste. Emelie, Que.	84 7	21 5	6 9	75	Philippe Croteau, Ste. Emelie, Que.	
100,076	Stella Maud	St. John, N.B.	do	1891	Waterborough, N.B.	80 3	26 8	7 5	99	Jos. E. Miller, Waterborough, N.B.	
100,444	Stella May	Canso	do	1895	Canso, N.S.	39 0	11 4	6 1	12	J. Meagher, Canso, N.S.	
72,213	Stella R.	St. John, N.B.	do	1875	Hopewell, Albert Co., N.B.	69 3	21 9	7 4	72	James E. Fowler, Apple River, N.S.	
35,005	Stewart	Halifax	do	1842	Main-à-Dieu, C.B.	60 3	16 5	7 5	60	Hazen Cal oon, Hopewell, N.S.	
79,998	Still Water	St. John, N.B.	Bk—Bq	1879	Portland, St. John, N.B.	186 4	37 4	22 5	1052	Howard D. Troop, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
37,424	Stirling	Halifax	Schr—Glt	1847	Tatamagouche, N.S.	59 9	16 8	9 4	54	Charles Landry, Arichat, C.B.	
....	Stone Lifter	Montreal	Barge	1859	Montreal	164 1	22 7	6 0	67	Harbour Commissioners, Montreal.	
96,809	Stranger	Halifax	Schr—Glt	1891	Ship Harbour, N.S.	49 8	17 3	7 0	36	Robert Carter, Ship Harbour, N.S.	
96,648	Stranger	Barrington	do	1885	Argyle, N.S.	43 2	14 3	5 4	15	James C. McGray, Cape Island, N.S.	
100,829	Stranger	Lunenburg	do	1879	LaHave, N.S.	35 5	11 8	5 2	11	G. Richard, La Have, N.S.	
100,832	Stranger	do	Bktn—Bhglt.	1893	Bridgewater, N.S.	149 3	34 8	15 6	540	T. A. Wilson, Bridgewater, N.S	Classed Bureau Veritas.

100,337	Strathern	Maitland	Bk—Bq	1893	Maitland, N.S	212 8	38 8	23 5	1272	A. Putnam, Maitland, N.S	Classed Bureau Veritas and American Record.
90,477	Strathisla	do	do	1890	do	202 8	38 6	23 5	1280	do do	Classed Bureau Veritas.
90,468	Strathmuir	do	do	1885	do	198 6	38 2	22 5	1175	do do	Classed English Lloyds and Bureau Veritas.
83,277	Strathome	do	do	1883	do	193 5	37 5	22 2	1098	do do	Classed Bureau Veritas.
72,964	Stuart H. Dunn	Kingston	Schr—Glt	1889 1877	Marysburg, Ont	164 8	26 8	12 7	458	Stuart H. Dunn, Quebec	
36,49	Sturgeon	Charlottetown	do	1860	Lunenburg, N.S	53 3	17 1	7 2	32	Allan D. Lawson, Wallace, N.S.	
94,67	Success	Halifax	do	1889	Spry Bay, N.S	40 2	15 2	5 7	16	George A. Leslie, Halifax, N.S.	
96,79	Success	do	do	1890	Shad Bay, N.S	42 2	15 4	6 5	21	Jas. O'Neil, Main-à-Dieu, C.B.	
35,924	Sulphide	do	do	1851	Shelburne, N.S	62 0	16 2	9 1	57	Andrew McNab, Halifax, N.S.	
35,837	Sultan	do	do	1854	St. Mary's, N.S	74 9	20 2	9 3	80	John Day, Halifax, N.S	
85,30	Sultan	Montreal	Barge	1883	Montreal	104 6	22 4	7 1	149	Dickson, Anderson, Montreal	
72,316	Sultan	St. John, N.B	Wdbt—Bàb	1877	Canning, Queen's Co., N.S.	68 4	24 5	6 2	60	C. W. McLean, Waterborough, N.B.	
92,694	Sultan	Winnipeg	Barge	1889	Fort Frances, Ont	65 5	14 2	5 2	32	Wm. R. Dick, Winnipeg, Man.	
74,01	Sunbeam	Halifax	Schr—Glt	1876	Mahone Bay, N.S	71 6	22 4	8 9	74	John S. Evitt, Bay of Islands, Newfoundland.	
50,70	Sundown	Quebec	do	1864	Ste. Anne de la Pérade, Que.	94 0	22 0	10 3	144	Charles Gariépy, Quebec	
100,53	Sunny South	Digby	Bktn—Bhglt	1892	Bear River, N.S	152 4	34 6	13 0	499	J. V. Troop et al, St. John, N.B	Classed Bureau Veritas.
96,962	Sunrise	Yarmouth	Schr—Glt	1890	Jordan River, N.S	42 0	14 3	6 7	18	James E. Crosby, Yarmouth, N.S.	
38,777	Sunrise	Pugwash	do	1867	Tryon, P.E.I	45 1	16 7	4 9	18	W. Clark, Tryon, P.E.I.	
90,502	Sunrise	Parrsboro'	do	1885	Parrsboro', N.S	37 7	11 2	5 5	7	E. Hawbolt, Marie Joseph, N.S	
61,404	Superb	Chatham, N.B	do	1871	Shippegan, N.B	39 6	13 6	4 6	14	E. Robicheau, Shippegan, N.B.	
64,954	Supérieure	Quebec	Barge	1870	Champlain, Que	101 5	22 0	7 9	119	Joseph Durand, Champlain, Que.	
74,234	Superior	Montreal	Sloop	1875	Bécancour, Que	98 0	22 8	7 2	112	A. Vézina, Champlain, Que	
59,924	Suphrénie	Quebec	Barge	1847	Grondines, Que	78 0	23 7	7 5	93	Auguste Toupin, Champlain, Que.	
74,213	Surprenant	Montreal	Sloop	1874	Pierreville, Que	96 0	22 7	5 7	80	T. Rondeau, Lanoraie, Que	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
46,109	Surprise	Amherst, M.I	Schr—Glt	1862	Grosse Isle, Gaspé Co., Que.	44 0	13 7	5 6	14	T. Murphy, Ship Harbour, N.S.	
75,559	Surprise	Barrington	do	1864	Gunning Cove, N.S.	35 2	13 3	5 5	13	D. Stoddart, Barrington, N.S.	
36,462	Surprise	Quebec	do	1859	Richibucto, N.B.	41 2	13 8	5 4	22	A. Thérriau, Grande Anse, Gloucester Co., N.B.	
88,211	Surprise	Halifax	do	1883	Ship Harbour, N.S.	60 8	21 4	8 8	59	Alexander McCarty, Halifax, N.S.	
85,625	Surprise	Parrsboro'	do	1884	Parrsboro', N.S.	68 7	20 0	7 1	59	S. V. Melanson, Digby, N.S.	
92,745	Surprise	Sackville	do	1893	Port Elgin, N.B.	46 5	13 5	6 2	18	Robert Anderson, Port Elgin, N.B.	
36,241	Susan	Halifax	do	1859	Newdiquoddy, N.S.	49 1	17 1	7 3	34	John Poole, Port aux Basques, Nfld.	
69,133	Susan	do	do	1874	Mahone Bay, N.S.	41 0	14 2	5 6	17	Daniel McGilvrey, Sydney, C.B.	
38,957	Susan	do	do	1819	Isle Madame, C.B.	38 9	13 2	6 4	25	Richard Hawes, Pope's Harbour, N.S.	
83,090	Susan	Port Hawkesbury	do	1853	River Bourgeois, C.B.	39 8	14 0	5 0	15	Murdock Hureau, Port Richmond, C.B.	
75,463	Susan	Windsor, N.S.	do	1877	Kempt, N.S.	43 6	14 8	6 3	19	Jeremiah Dexter, Kempt, N.S.	
85,390	Susan C.	Barrington	do	1883	St. Margaret's Bay, N.S.	44 3	15 0	6 5	21	P. P. Smith, Cape Island, N.S.	
69,433	Susan King	Pictou, N.S.	do	1875	Tatamagouche, N.S.	45 0	16 7	5 3	24	George Clark, Tatamagouche, N.S.	
73,110	Susan & Annie	Halifax	do	1876	Sheet Harbour, N.S.	77 5	22 8	9 4	94	John Pope, Main-à-Dieu, C.B.	

80,390	Susanah R.	Parrsboro'	do	1882	Parrsboro', N.S.	60 2	18 0	7 1	43	C. W. Baird, Parrsboro', N.S.	
38,365	Susannah	Arichat	do	1853	River Bourgeois, C.B.	37 6	11 9	5 8	17	Donald Boyd, River Bourgeois, C.B.	
100,274	Susie N.	Windsor, N.S.	do	1892	Hall's Harbour, N.S.	52 0	18 0	6 8	39	N. W. Eaton, Spencer's Island, N.S.	
92,367	Susie Pearl	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1887	Waterborough, N.B.	75 8	24 7	6 8	75	Joshua Prescott, Sussex, N.B.	
100,435	Susie Prescott	Moncton	Schr—Glt	1892	Albert, N.B.	79 2	25 7	7 6	99	Crandall S. Prescott, Albert, N.B.	
50,702	Sutherland	Quebec	do	1836	North Sydney, C.B.	53 0	16 0	7 0	18	Elias Romeril, Caraquet, N.B.	
100,524	Suva	Parrsboro'	do	1893	Port Greville, N.S.	72 0	20 4	7 6	69	H. Elderkin & Co., Port Greville, N.S.	
80,306	Swallow	Amherst	do	1885	Wallace, N.S.	48 7	17 7	6 6	29	R. J. Scott, Wallace, N.S.	
83,093	Swallow	Port Hawkesbury	do	1880	Margaree, C.B.	36 0	12 0	5 6	12	Duncan McDonald, Margaree, C.B.	
74,048	Swallow	Sydney	do	1877	Bras d'Or, C.B.	43 1	14 2	5 7	16	Wm. Carey, Bras d'Or, C.B.	
96,752	Swallow	St. John, N.B.	do	1889	Chipman, N.B	81 6	26 3	7 2	90	Wm. W. McLauchlin, St. John, N.B.	
100,065	Swallow	do	do	1891	Westfield, N.B.	52 8	17 1	3 7	26	Samuel G. Eccles, Westfield, N.B.	
103,006	Swallow	Chatham, N.B.	do	1893	Shippegan, N.B	34 0	12 2	4 6	11	T. Ahier, Shippegan, N.B.	
36,117	Swan	Halifax	do	1849	Green Harbour, N.S.	41 3	11 5	5 4	19	John B. Fay, Halifax, N.S.	
83,405	Swan	do	do	1865	Chezetcook, N.S.	37 5	13 6	5 3	11	John Bellfontaine, Chezetcook, N.S.	
43,467	Swan	Quebec	Barge	1862	Quebec	138 0	30 0	9 4	293	James H. Henderson, Montreal.	
36,312	Swan	Charlottetown	Schr—Glt	1860	Jeddore, N.S.	72 9	21 1	9 5	74	Wm. LeLacheur, Little Arichat, C.B.	
90,431	Swan	Barrington	do	1889	Port Latour, N.S.	33 5	12 2	4 9	10	George Smith, Port Latour, N.S.	
100,609	Swan	Shelburne	do	1893	Shelburne, N.S.	73 0	19 2	7 5	56	Milton Haines, Freeport, N.S.	
100,011	Swanhilda	Annapolis	do	1892	Granville, N.S.	87 4	26 4	8 3	120	Samuel Groves, Granville, N.S.	Classed American Record.
75,468	Swansea	Windsor, N.S.	Bk—Bq	1877	Hantsport, Hants Co., N.S.	163 6	33 6	25 0	746	E. Churchill & Sons, Hantsport, Hants Co., N.S.	Classed Bureau Veritas.
....	Sweepstakes	Hamilton	Schr—Glt	1867	Wellington Square, Ont.	119 0	22 8	10 1	218	Geo. Stewart, of Moore, Ont.	
9,627	Swift	Halifax	Bk—Bq	....	Not known.	84 6	21 9	13 0	158	Wm. Kidston, Baddeck, C.B.	
....	Swift	Toronto	Schr—Glt	1852	Port Credit, Ont.	52 0	14 7	5 5	34	Henry Ferguson, Toronto, Ont.	
100,986	Swift	Chatham, N.B.	do	1888	Caraquet, N.B	35 6	12 6	5 0	11	C. De Gruchy, Caraquet, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
90,493	Swift Current	Halifax	Schr—Glt	1885	St. Margaret's Bay, N.S.	64 8	22 0	7 8	63	James Morrow, Halifax, N.S.	
35,734	Sylph	do	do	1848	La Have, N.S	40 3	13 5	6 2	25	Richard Beazley, Ferguson's Cove, N.S.	
72,953	Sylvester Neelon	St. Catharines	do	1875	St. Catharines. Ont.	137 0	26 2	11 9	291	The Collins Bay Rafting Co.	
74,179	Sylvia Jane	Charlottetown	do	1876	Shediac River, N.B.	45 0	14 8	6 0	24	Geo. Wright, Richibucto, N.B.	
66,002	T. M.	Quebec.	Barge	1870	Whitehall, U.S.	87 0	16 0	6 7	72	Theotime Marchessault, St. Ours, Que.	
33,299	T. C. Lee	do	Bk—Bq	1854	Quebec.	110 1	20 1	10 5	217	Thomas S. Brown, Montreal.	
72,212	T. R. Merritt	St. Catharines	do	1874	Port Dalhousie, Ont.	138 0	26 4	12 2	328	Sylvester Neelon, St. Catharines, Ont.	
....	T. R. Seacord	do	Scow—Chd	1864	Port Robinson, Ont.	87 0	22 6	6 0	122	John Conlon, Thorold, Out.	
54,080	T. W. L. Greasor	Digby	Schr—Glt	1866	La Have, N.S.	51 0	17 4	7 2	30	R. Peters et al, Westport, N.S.	
94,657	T. W. Langille	Lunenburg	do	1888	Mahone Bay, N.S.	70 4	22 7	8 5	71	Frances Conrad, Lunenburg, N.S.	
80,398	T. W. McKay	Parrsboro'	do	1883	Parrsboro', N.S.	85 8	26 0	8 5	97	V. B. Roberts, Parrsboro', N.S.	
77,836	T. W. Smith	Halifax.	do	1879	Chezetcook, N.S.	48 5	17 5	7 0	34	Charles Beaver, Spry Bay, N.S.	
90,490	T. W. Wolf	do	do	1885	do	45 8	17 3	7 3	30	John Penny, Halifax, N.S.	

75,528	T. Owens....	Montreal........	Barge	1874	Montreal, Que.....	94 0	19 2	5 7	89	The Charlemagne and Lac Ouareaux Lumber Co., Montreal	
94,859	Tacoma	Parrsboro'	Schr—Glt	1890	Port Greville, N.S..	106 8	28 7	10 4	210	E. E. Hutchings, New York City, U.S.	
66,047	Tadousac.........	Quebec.	do	1864	Malbaie, Que.	40 0	13 0	5 1	14	Elzear Gauthier, St. Irenée, Q.	
103,614	Tadousac..........	do	Sloop........	1895	Tadousac, Que.....	53 5	17 9	4 9	41	George Caron, Tadousac, Que.	
54,357	Talisman..........	Digby.....	Schr—Glt	1888	Port Gilbert, N.S...	65 4	19 0	8 0	74	Charles E. Cleveland, Port Gilbert, N.S.	
85,681	Tamer E. Marshall..	do	Bk—Bq ...	1883	Bear River, N.S...	200 5	38 3	22 7	1270	Alpheus Marshall et al, Bear River, N.S.	Classed Bureau Veritas.
74,296	Tanjore	Quebec.	do	1877	St Joseph de Lévis, Que.	172 4	35 1	21 1	868	Frank Ross, Quebec....	do
83,186	Tarquin	Charlottetown	Schr—Glt	1836	Scituate, Mass., U.S.	70 0	18 8	8 5	72	Chas. Lyons, Charlottetown, P.E.I.	
100,475	Tartar..	Lunenburg.	do	1892	La Have, N.S......	65 7	21 4	8 5	61	W. N. Reinhardt, La Have, N.S.	
78,000	Tay.........	Ottawa...... ...	Barge	1880	Hull, Que	111 7	22 4	6 8	154	The Ottawa Trans. Co., Ltd. Ottawa, Ont.	
92,369	Tay............. .	St. John, N.B....	Schr—Glt	1887	Black River, N.B. ..	93 7	27 7	7 1	125	Peter McIntyre, St. John, N.B.	
54,164	Teaser.............	Halifax...... ...	do	1847	Cape Negro, N.S...	41 5	12 7	5 8	15	Benj. Corkum, Chester, N.S...	
38,142	Teaser.	Yarmouth.... ...	do	1860	Chebogue, N.S......	34 4	11 3	5 0	9	J. C. Trefry, Yarmouth, N.S..	
....	Tecumseth.........	Goderich.........	do	1862	Goderich, Ont.	111 0	29 4	10 0	207	E. J. Peters, Windsor, Ont...	
74,106	Teignmouth	Halifax..........	do	1877	Ship Harbour, N.S..	81 2	23 5	9 3	108	Daniel H. Pitts, Halifax, N.S.	
34,736	Telegraph	Digby.......	do	1853	Granville, N.S . .	51 5	13 1	7 0	34	James Campbell, Maitland, N.S	
35,649	Telegraph	Halifax......	do	1852	St. Mary's, N.S.....	63 3	19 5	8 3	59	Andrew McNab, Halifax, N.S.	
61,411	Telegraph.........	Richibucto..... .	do	1869	Chatham, N.B......	39 3	13 5	5 8	20	John Jardine, jun., Kingston, N.B.	
74,129	Telephone.........	Port Medway.....	do	1877	Port Medway, N.S..	73 3	20 7	8 3	70	Edwin Bowser, Kingston, N.B.	
59,387	Telephone..........	St. Andrews....	do	1877	St. Andrews, Charlotte, Co., N.B....	43 0	15 2	6 1	19	Charles H. Greenwood, Campobello, N.B.	
38,461	Temperance	Arichat...	do	1842	River Bourgeois, C.B.	45 6	14 1	5 4	16	Wm. Levesconte, D'Escousse, C.B.	
59,872	Tempérance	Quebec...........	Barge	1867	Deschambault, Que.	63 0	20 0	5 2	35	O. Caron, Château Richer, Que.	
....	Tempérance	do	Schr—Glt	1847	Lotbinière, Que.....	71 0	20 5	6 6	82	Michael Beaudet, Lotbinière, Que.	
32,871	Tempérance	do	do	1352	Les Eboulements, Q.	55 6	19 1	8 9	61	Philip Renouf, Island of Jersey	
55,859	Tempérance	do	Barge........	1865	Ste. Anne de la Pérade, Que.	76 4	22 0	8 0	81	L. Asselin, jun., Ste. Anne de la Pérade, Que.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where classed. — Où classé.
74,062	Temperance	Windsor, Ont.	Scow—Chd	1877	Tilbury West, Ont.	66 0	17 0	4 1	38	J. B. Gervais, Tilbury, Ont.	
....	Temperance	Port Colborne	do	1873	Welland, Ont.	91 0	20 0	5 6	84	Abram Bradley, Marshville, Ont.	
64,718	Temperance	Port Hawkesbury	Schr—Glt	1873	Margaree, C.B.	53 7	15 5	6 5	26	Daniel McNeil, Port Hood, C.B	
64,454	Temperance Bell	St. John, N.B.	do	1870	Johnston, N.B.	81 6	27 1	7 1	91	Thomas Ray, Goose Creek, St. John, N. B.	
59,149	Templar	do	Wdbt—Bàb	1868	Grand Lake, Queen's Co., N.B.	74 7	25 9	6 9	78	Geo. H. Shannon, St. John, N.B.	
74,122	Temple Bar	Port Medway	Schr—Glt	1876	East Port Medway, N.S.	62 0	20 3	7 6	44	Wm. R. Longmire, Bridgetown, N.S.	
90,784	Teresa	Victoria	do	1883	San Salvador	80 0	22 3	7 2	63	P. A. Babbington, Victoria, B.C.	
100,777	Teutonic	Chatham, N.B.	do	1892	Caraquet, N.B.	36 0	13 0	4 6	11	C. Hubbard, Caraquet, N.B.	
....	Teviot	Montreal	Barge	1863	Montreal	105 3	22 6	9 1	160	J. Gagnon, Montreal	
80,657	Texas	do	do	1880	do	141 0	29 0	8 0	265	Dickson Anderson, Montreal	
80,890	Thames	Ottawa	do	1880	Hull, Que	110 7	22 3	7 0	151	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
100,015	Thelma	Annapolis	Schr—Glt	1895	Granville, N.S.	68 5	20 0	7 4	49	W. A. Pigott, Granville, N.S.	
41,963	Theodora	Quebec	do	1859	Malbaie, Que.	56 5	18 5	8 3	50	Henry Simard, St. Etienne de la Malbaie, Que.	

80,351	Theodore H. Rand..	Parrsboro'..	Ship—3 m....	1878	Parrsboro', N.S.....	194 0	30 8	22 6	1198	John Black, Glasgow, G. B....	Classed Bureau Veritas.
90,894	Theresa	Yarmouth	Schr—Glt	1889	Eel Brook, N.S.....	43 8	14 6	5 1	18	Eli Bourque, Eel Brook, N.S..	
94,635	Therese............	do	do	1888	Shelburne, N.S.....	105 0	26 0	10 1	148	Edward C. Hutchings, New York, U.S.	Classed American Record.
60,688	Thermopylæ........	Victoria	Bk—Bq	1868	Aberdeen, Scotland.	212 0	36 5	20 9	948	Mount Royal Milling Co., Montreal, Que.	Classed English Lloyds.
42,322	Thetis	Halifax	Schr—Glt	1862	Marie Joseph, N.S..	75 5	22 5	9 5	91	Alias Porier, D'Escousse, C.B.	
92,476	Thetis........	Charlottetown	Bgtn—Bkglt .	1888	Grand River, P.E.I.	139 9	29 7	14 0	363	John Yeo, Port Hill, P.E.I....	Classed English Lloyds & American Record.
92,577	Thetis.............	Halifax	Cutter.	1888	Dartmouth, N.S ..	21 8	6 5	5 3	3	H. R. McLaren, Halifax, N.S.	
......	Thirty-three (33)....	Montreal..........	Barge	1870	Sorel, Que....	92 0	18 8	6 0	91	David Gilmour, Trenton, Ont.	
....	Thirty-four (34).....	do	do	1870	do	91 9	18 8	6 0	91	do do ..	
....	Thirty-six (36)......	do	do	1870	do	92 0	18 8	6 0	91	do do ..	
....	Thirty-seven (37)....	do	do	1870	do	91 1	18 8	5 4	89	do do ..	
....	Thirty-eight (38).....	do	do	1870	do	91 1	18 8	6 0	90	Louis Gareau, Lachine, Que...	
73,492	Thirza.............	Amherst, M.I....	Schr—Glt	1881	Grindstone Island, Gaspé Co., Que.	39 2	12 5	5 5	14	Timothé LaRade, Magdalen Islands, Que.	
96,795	Thistle......	Halifax	do	1890	Fourche, N.S.....	49 8	17 8	6 3	34	Albert B. Hooper, Fourche, N.S.	
83,074	Thistle	Ottawa...........	Barge	1869	Kingston, Ont......	108 0	22 3	5 5	117	John and David Eligh, Burritt's Rapids, Ont.	
92,346	Thistle	Quebec..........	Schr—Glt	1887	Chicoutimi, Que....	82 2	23 8	10 1	114	E. J. Price, Quebec..........	
92,599	Thistle	Sydney...........	do	1888	Bras d'Or, C.B......	38 2	13 2	4 7	11	W. J. Christie, Bras d'Or, C.B.	
97,145	Thistle	St. Andrews......	Sloop	1888	Grand Manan, N.B.	27 0	12 9	5 0	12	Frank Ingersoll, Grand Manan, N.B.	
100,100	Thistle	St. John, N.B....	Schr—Glt	1893	St. Martins, N.B...	92 6	27 6	7 9	123	Peter McIntyre, St. John, N.B.	
71,634	Thomas	Montreal.........	Sloop.........	1874	Yamaska, Que	102 0	22 2	6 2	96	E. Courchère, Sorel, Que.	
83,070	Thomas Beckett	Ottawa...........	Barge	1881	Hull, Que	111 4	21 7	7 0	151	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
74,372	Thos. Clark Street..	St. Catharines....	Bk—Bq	1869	St. Catharines, Ont.	138 4	25 6	11 5	319	J. S. and G. Hagerty, Toronto, Ont.	
90,893	Thomas H........ .	Yarmouth	Schr—Glt	1889	Pubnico, N.S.	40 0	13 5	5 1	13	Hy. D'Entremont, Pubnico, N.S.	
66,955	Thomas Hilyard....	St. John, N.B....	Ship—3 m....	1874	Portland, St. John, N.B.	209 7	39 5	24 4	1451	Wm. Roberts, Liverpool, Eng.	Classed Bureau Veritas.
75,750	Thomas Perry	Yarmouth	Bk—Bq	1879	Green Cove, N.S....	198 0	37 5	22 8	1192	Wm. Law, Yarmouth, N.S....	do

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
77,759	Thomas Robertson..	Charlottown......	Schr—Glt	1880	Port le Beau, N.S...	73 0	22 6	8 2	66	John Aylward, Southport, P.E.I.	
90,830	Thora	Port Medway.....	do	1891	Port Medway, N.S.	62 8	21 4	7 9	62	Jas. T. Thompson, Halifax, N.S	
80,058	Thrasher...........	St. John, N.B....	do	1881	Moss Glen, N.B....	87 0	26 1	8 4	123	James Lantalum, St. John, N.B.	
....	Three (3).....	Montreal.........	Barge........	1870	Pierreville, Que.....	94 1	18 8	6 0	105	Dennis Murphy, Ottawa, Ont..	
88,542	Three Bells.........	Shelburne	Schr—Glt	1884	Lockeport, N.S....	79 0	23 0	9 0	92	Enos Churchill, Lockeport, N.S	
42,432	Three Brothers......	Gaspé...........	do	1866	Esquimaux Point, Q.	49 6	16 0	6 9	36	Isidore Boudreau, Esquimaux Point, Que.	
96,738	Three Brothers......	Chatham, N.B....	do	1890	Shippegan, N.B.....	35 2	12 5	4 8	12	James Godin, Shippegan, N.B.	
33,412	Three Brothers	Halifax	do	1851	Main-à-Dieu, C.B..	61 7	17 8	9 4	55	Thomas Gallant, Main-à-Dieu, C.B.	
59,495	Three Brothers......	do	do	1872	Martin's River, N.S.	47 0	15 2	6 6	23	Leander Tanner, Cole Harbour, N.S.	
80,737	Three Brothers.. ...	Quebec...........	do	1879	Les Eboulements, Q.	43 2	15 5	7 1	31	Edmond Bouchard, Les Eboulements, Que.	
88,325	Three Brothers......	do	do	1883	do ..	58 5	16 0	6 8	44	X. Guérin, Mille Vaches, Que.	
83,344	Three Rivers........	do	Barge........	1881	Three Rivers, Que..	81 5	22 1	6 4	74	John, Ross, Quebec..........	
37,178	Three Sisters	Halifax...........	Schr—Glt.....	1836	La Have, N.S	43 6	13 1	6 1	16	John Muir, jun., Shelburne, N.S.	
42,275	Three Sisters	do	do	1848	Jeddore, N.S... ...	42 5	14 7	6 1	17	Dennis McNary, Cape Canso, N.S.	

100,814	Three Sisters	Barrington	do	1894	Bear Point, N.S	38 5	13 0	4 2	10	G. Crowell, Bear Point, N.S.	
43,489	Thrush	Quebec	Barge	1862	Quebec	140 0	30 2	9 5	281	Theodore Hart, Montreal	
75,726	Thrush	Yarmouth	Schr—Glt	1878	Cape St. Mary, N.S.	40 0	13 7	5 4	13	J. A. Doucette, Cape St Mary, N.S.	
97,200	Thrush	Montreal	Barge	1890	Montreal, Que	181 0	34 4	11 7	584	Kingston & Montreal Forwarding Co.	
103,082	Thrush	Chatham, N.B	Schr—Glt	1890	Shippegan, N.B	32 4	12 0	4 8	10	T. Ahier, Shippegan, N.B	
92,666	Thurso	Ottawa	Barge	1887	Rockland, Ont	105 0	22 5	7 5	153	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
103,019	Thurston	Parrsboro'	Schr—Glt	1895	Fox River, N.S	70 6	21 6	6 0	61	J. H. Allen, Fox River, N.S.	
100,918	Tickler	Chatham, N.B	do	1892	Caraquet, N.B	39 0	12 8	5 3	12	G. Romeril, Paspebiac, Que	
92,504	Tiger	St. Andrews	do	1884	Grand Manan, N.B.	33 0	12 6	7 0	15	James Nesbitt, Grand Manan, N.B.	
....	Tiger	Montreal	Barge	1863	Montreal, Que	106 1	22 1	9 6	202	Montreal Transportation Co.	
....	Tirol	Halifax	Schr—Glt	1848	Barrington, N.S	41 9	11 1	5 0	17	Josiah Swain, Barrington, N.S.	
96,961	Tivoli	Shelburne	do	1890	Little Harbour, N.S.	41 0	15 0	6 5	24	William J. Doane, Red Head, Shelburne Co., N.S.	
100,476	Tokalon	Lunenburg	do	1892	La Have, N.S	60 4	20 8	8 3	52	Albert McKean, La Have, N.S.	
36,086	Token	Halifax	Bgtn—Bkglt.	1857	Barrington, N.S	82 7	22 5	9 0	85	Isaac Smith, Barrington, N.S.	
....	Toledo	Montreal	Barge	1872	Quebec	137 9	29 6	10 0	362	Montreal Transportation Co.	
59,156	Tom	St. John, N.B	Schr—Glt	1867	Harvey, Albert Co., N.B.	40 4	13 0	4 7	14	Peter Boyle, Chance Harbour, St. John Co., N.B.	
35,421	Tomas Terey	St. Andrews	Bk—Bq	1862	St. Andrews, N.B.	125 7	30 1	12 6	404	John Punton, New York, U.S.	
85,387	Topaz	Liverpool	Schr—Glt	1883	Port Clyde, N.S	85 5	24 5	9 1	104	Henry Hemville, St. Lucia, B. W. Indies.	Classed American Record.
35,778	Topsy	Halifax	do	1854	Barrington, N.S.	59 8	17 1	7 7	55	Joseph S. Belcher, Halifax, N.S.	
92,423	Topsy	Prescott	Scow—Chd	1866	Iroquois, Ont	46 0	13 0	4 0	22	Henry Carman, Iroquois, Ont.	
88,224	Tormentor	Halifax	Schr—Glt	1873	Mahone Bay, N.S.	39 8	14 0	5 2	14	Michael Rice, Lower Prospect, N.S.	
59,328	Tornado	St. Andrews	do	1870	Campobello, Charlotte Co., N.B.	37 0	11 8	5 5	12	Isaiah Newman, Campobello, N.B.	
71,604	Toronto	Montreal	Barge	1874	Montreal, Que	150 0	26 0	10 2	335	Montreal Transportation Co.	
80,696	Torpedo	do	do	1882	do	84 0	22 5	5 0	117	E. E. Gilbert, Montreal	
92,623	Torridon	Lunenburg	Schr—Glt	1887	La Have, N.S	80 3	23 9	9 6	105	Albert McKean, La Have, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
92,540	Tourterelle	Montreal	Sloop	1887	Pierreville, Que.	95 9	22 8	6 5	101	Narcisse Beauchemin, Ste. Anne de Bellevue, Que.	
88,637	Trade Wind	Whitby	Schr—Glt	1868	Port Hope, Ont.	100 5	21 1	9 0	181	D. Galbraith, Whitby, Ont.	
90,506	Trader	Parrsboro'	do	1885	Parrsboro', N.S.	70 2	23 0	7 1	72	B. E. Merriam, Parrsboro', N.S.	
....	Trader	Kingston	do	1878	Battersea, Ont.	80 5	16 9	3 8	40	W. H. Singleton, Stonnington, Ont.	
100,602	Trader	Shelburne	do	1892	Shelburne, N.S.	91 0	24 7	10 7	137	Geo. A. Cox, Shelburne, N.S.	Classed American Record.
37,932	Transit	Yarmouth	do	1854	Argyle, N.S.	45 0	13 9	8 1	39	N. K. Clements, Yarmouth, N.S.	
41,821	Traveller	St. John, N.B.	do	1858	St. Martin's, N.B.	38 3	10 7	5 1	15	David Bradshaw, sen., St. Martin's, N.B.	
85,628	Treasurer	Parrsboro'	Ship—3 m.	1884	Economy, N.S.	225 8	40 5	23 6	1386	D. P. Soley, Economy, N.S.	Classed Bureau Veritas.
35,886	Trial	Halifax	Schr—Glt	1855	Mahone Bay, N.S.	51 2	16 7	.....	43	Wm. McFatridge, Halifax, N.S	
36,259	Trial	do	Bgtn—Bkglt.	1859	Antigonish, N.S	102 6	25 4	11 9	183	Jas. Forrestall, Strait of Canso, N.S.	
36,335	Trial	do	Schr—Glt	1860	Petpiswick, N.S	45 4	15 9	7 1	22	Elijah J. Covey, Indian Harbour, N.S.	
37,615	Trial	do	do	1858	La Have, N.S	45 8	15 9	6 7	23	John Morrison, Sydney, C.B.	
39,008	Trial	Chatham, N.B.	do	1854	Richibucto, N.B	44 0	12 6	7 5	37	A. McLean, P. E. Island	
38,694	Trial	Sydney	do	1871	Bras d'Or, C.B	43 3	12 8	5 6	14	J. H. Christie, Bras d'Or, C.B.	

92,567	Trial	Halifax	do	1882	Margaree, C.B.	36 0	12 8	5 6	12	Alexander Cormie, Margaree, C.B.	
103,179	Trilby	Shelburne	do	1895	Sable River, N.S.	53 7	16 5	7 1	31	R. J. Swansburg, Little Harbour, N.S.	
103,199	Trilby	Liverpool	do	1895	Liverpool, N.S.	37 0	13 1	5 7	12	W. Mitchell, Halifax, N.S.	
100,261	Trinidad	Windsor, N.S.	Bktn—Bhglt.	1891	Kempt, N.S.	158 2	36 0	16 1	636	H. H. Greeno, Cheverie, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
64,927	Triumph	Halifax	Schr—Glt	1873	Louisburg, C.B.	53 0	17 2	7 2	37	Edward Chapman, Murray-Harbour, P.E.I.	
88,285	Triumph	St. Andrews	do	1875	Maine, U.S.	42 5	13 4	5 6	22	John K. Osburn, Grand Manan, N.B.	
64,138	Triumph	Victoria	Sloop	1872	Cowichan, B.C.	43 0	12 8	5 0	15	J. Muir, Sooke, B.C.	
90,681	Triumph	do	Schr—Glt	1887	Shelburne, N.S.	85 0	23 8	9 3	98	J. G. Cox, Victoria, B.C	Classed American Record.
75,661	Trois Frères	Quebec	do	1876	Bay St. Paul, Que	41 6	14 1	5 9	20	Auguste Néron, Bay St. Paul, Que.	
33,199	Trois Rivières	do	Barge	1854	Gentilly, Que	52 2	16 0	4 9	23	Louis Martel, Quebec	
74,277	Trois Saumons	do	Schr—Glt	1876	St. Jean Port, Joli, Que.	67 2	19 5	5 2	45	Pascal Tremblay, Baie des Bacons, Que.	
88,382	Trojan	Windsor, N.S.	Ship—3 m.	1884	Kempt, N.S.	223 0	43 0	23 8	1595	George Armstrong, Kempt, N.S.	
....	Trout	Ottawa	Barge	1870	Montreal	93 0	19 0	6 2	96	S. St. Denis, Lachine, Que	
50,558	True	Sackville, N.B.	Wdbt—Bàb	1864	Grand Lake, Queen's Co., N.B.	74 0	23 9	6 4	61	Wm. Egan, Sackville, N.B.	
71,038	True Blue	Yarmouth	Schr—Glt	1876	Clare, N.S.	33 0	11 0	4 0	8	W. Mallet, Clare, N.S.	
103,531	True Love	Halifax	do	1889	Sambro', N.S.	33 2	11 4	5 6	10	John C. Arnold, Terrance Bay, N.S.	
88,414	Trumpet	St. John, N.B	do	1837	Essex, U.S.	45 2	13 9	6 0	20	A. W. Holmes, Beaver Harbour, Char. Co., N.B.	
....	Try	Montreal	Barge	1860	Montreal	91 3	18 7	5 5	84	E. Griffin, Montreal	
46,199	Try Again	Quebec	Schr—Glt	1859	Lotbinière, Que.	60 0	18 5	7 0	46	H. Des Ruisseaux, Lotbinière, Que.	
85,435	Tuskar	Windsor, N.S	Ship—3 m.	1883	Newport, N.S	226 6	41 3	24 0	1529	Rufus Curry, Windsor, N.S.	Classed Bureau Veritas.
....	Twenty-four (24)	Montreal	Barge	1862	Sorel, Que.	94 5	19 0	6 9	110	Sincennes-McNaughton Line	
38,036	Twilight	Digby	Schr—Glt	1865	Long Island, N.S.	39 5	13 6	5 2	14	Benjamin Taylor, Digby, N.S.	
75,833	Twilight	Halifax	do	1878	Owl's Head, N.S.	42 0	14 4	6 0	14	Encs Baker, Jeddore, N.S.	
64,470	Twilight	St. John, N.B	do	1870	St. John, N.B	60 5	17 0	6 6	30	William Quinn, St. John, N.B.	
103,382	Two	Winnipeg	Barge	1895	Rat Portage, Ont.	56 5	14 3	6 3	17	Fred. W. Colcleugh, Rat Portage, Ont.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéromatricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
....	Two........	Montreal........	Barge........	1872	Montreal, Que......	71 4	24 1	8 3	42	Montreal Transportation Co...	
....	Two (2)........	do	do	1858	Montreal........	90 6	18 6	5 8	78	J. B. St. Amour, Valleyfield, Que.	
38,480	Two Brothers........	Arichat........	Schr—Glt	1866	River Bourgeois, C.B.	51 6	16 6	7 4	32	Simon Landry, River Bourgeois, C.B.	
75,895	Two Brothers........	Chatham, N.B....	do	1878	Escuminac, N.B....	51 0	16 8	6 3	26	R. R. Call, Newcastle, N.B....	
57,242	Two Brothers......	Halifax........	do	1864	Mahone Bay, N.S...	40 0	13 0	6 5	15	Michael Suttis, St. Mary's, N.B.	
31,964	Two Brothers......	do	do	1845	Chester, N.S....	48 0	13 2	7 3	32	John Drake, Indian Harbour, N.S.	
....	Two Brothers........	do	do	1848	Torbay, N.S........	36 0	10 8	5 4	16	Philip W. Whitman, Beaver Harbour, N.S.	
90,494	Two Brothers........	do	do	1885	Chezetcook, N.S....	43 8	15 8	6 0	21	James Bayers, Halifax, N.S...	
80,879	Two Brothers........	Picton, Ont ..	Sloop	1881	Battersea, Ont......	95 0	18 6	4 8	56	Geo. Sherwood, Brighton, Ont.	
77,920	Two Brothers........	Port Hope........	Schr—Glt	1868	Port Burwell, Ont ..	95 0	23 5	7 5	122	Jno. Wright, Port Hope, Ont..	
50,743	Two Brothers......	Quebec........	do	1864	Ste. Anne de la Pérade, Que	81 5	22 0	6 8	80	Hercules Germain, Cap Santé, Que.	
....	Two Brothers........	St. Catharines	Scow—Chd...	1867	Port Robinson, Ont.	90 0	20 0	9 0	131	Thos. Conlon, Thorold, Ont...	
103,293	Two Brothers....	Chatham, N.B....	Schr—Glt	1895	Miscou, N.B........	37 0	12 4	4 8	11	M. G. Wilson, Miscou, N.B...	
90,482	Two-Forty........	Halifax........	do	1875	Lunenburg, N.S	41 6	14 9	6 0	18	Eliza R. Forsyth, Halifax, N.S.	

77,936	Two Sisters	Charlottetown	do	1879	Murry River, P.E.I.	43 9	15 1	6 5	24	James Clow, Murray Harbour, P.E I.	
42,087	Two Sisters	Digby	do	1862	St. Mary's Bay, N.S.	41 2	12 5	5 7	14	D. Doucette, St. Mary's Bay, N.S.	
48,127	Two Sisters	Halifax	do	1864	Musquodoboit, N.S.	39 0	12 4	4 8	11	Wm. Dorey, Halifax, N.S.	
90,517	Two Sisters	Parrsboro'	do	1874	Eastport, U.S	37 1	13 3	5 0	10	R. G. Lavers, Parrsboro', N.S.	
103,601	Two Sisters	Sydney	do	1895	Lingan, C.B	33 1	11 0	4 3	8	John Burk, Lingan, C.B	
83,287	Twylight	Kingston	Sloop	1882	Dog Lake, Ont.	79 0	15 8	4 5	41	Clement Bell, Belleville, Ont.	
100,575	Tyler	Lunenburg	Schr—Glt	1893	Lunenburg, N.S	62 7	20 7	8 0	54	W. A. Zwicker, Lunenburg, N.S.	
97,096	Tyree	do	do	1890	Bridgewater, N.S.	126 5	30 0	11 9	285	Thos. A. Wilson, Bridgewater, N.S.	Classed American Record.
59,313	U. S. Grant	Yarmouth	do	1866	Maine, U.S.	50 2	17 4	6 2	32	J. Hilton, Yarmouth, N.S.	
42,072	Ulrica	do	do	1860	Westport, N.S.	45 2	14 8	6 3	20	Melvin Crowell, Argyle, N.S.	
100,514	Ulrica	Parrsboro'	do	1892	Apple River, N.S.	131 8	32 4	10 3	298	C. T. White, Apple River, N.S.	Classed Bureau Veritas.
100,771	Umbria	Chatham, N.B	do	1890	Caraquet, N.B.	37 6	11 9	5 0	12	P. Rive, Caraquet, N.B.	
94,634	Umbrina	Shelburne	do	1888	Shelburne, N.S.	85 0	22 3	9 7	99	Joseph W. Peppet, North Sydney, C.B.	
77,027	Una	Amherst, M.I	do	1879	House Harbour, Gaspé Co., Que.	62 6	19 4	7 3	41	O. Cheverie, Magdalen Islands Que.	
88,523	Una	Hamilton	do	1886	Wellington Square, Ont.	65 0	17 0	3 9	37	William K. Partlow, Burlington, Ont.	
103,172	Una	Shelburne	do	1894	Shelburne, N.S.	77 2	22 2	8 2	82	Jas. T. Thompson, Halifax, N.S.	
100,235	Una	Halifax	do	1893	Pleasant Harbour, N.S.	31 8	11 9	4 1	9	J. Cronan, Halifax, N.S.	
59,205	Unanima	St. John, N.B.	Bk—Bq	1865	St. Martin's, N.B.	156 0	34 2	19 9	747	Geo. Bedell, Musquash, St. John Co., N.B.	Classed American Record.
88,597	Uncle Sam	Yarmouth	Schr—Glt	1887	East Pubnico, N.S.	80 1	23 5	8 2	97	Geo. D'Entremont, Pubnico, N.S.	
49,412	Undaunted	do	do	1862	Petite Passage, N.S.	34 5	11 8	4 8	10	E. Greenlow, Westport, N.S.	
85,629	Unexpected	Parrsboro'	do	1885	Parrsboro', N.S.	38 6	15 0	5 2	15	Fred Parker, Hall's Harbour, N.S.	
37,333	Unicorn	Digby	do	1857	Granville, N.S.	70 4	20 6	7 6	69	John Fullerton et al, Cornwallis, N.S.	
35,531	Union	Chatham, N.B.	do	1851	Miramichi, N.B.	33 9	11 2	5 1	13	J. McLean, Miramichi, N.B.	

Alphabetical List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

Liste alphabétique des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
72,095	Union	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1876	New Bandon. N.B.	67 5	20 1	10 1	77	Lawrence Gerrior, Arichat, C.B.	
42,433	Union	Gaspé	do	1867	Gaspé, Que	40 4	12 6	5 2	19	John Ascha, Anticosti	
42,358	Union	Halifax	do	1838	Argyle, N.S	50 5	16 3	7 3	33	Wm. Hutcheson, Cape Canso, N.S.	
61,946	Union	do	do	1870	Jeddore, N.S.	44 0	16 4	6 1	22	Philip Young, Jeddore, N.S.	
97,099	Union	Lunenburg	do	1891	Lunenburg, N.S.	83 7	23 0	8 7	78	Wm. Smeltzer, Lunenburg, N.S.	
61,990	Union	Halifax	do	1871	Owl's Head, N.S.	41 2	14 2	6 4	20	Alexander LeBlanc, Arichat, C.B.	
94,750	Union	St. John, N.B.	do	1889	St. Martin's, N.B.	79 0	26 6	7 3	97	Geo. J. Vaughan, Alma, Albert Co., N.B.	
69,603	Union St. Joseph	Quebec	Barge	1873	Batiscan, Que.	96 1	22 5	7 5	103	Hubert Preneveau, Ste. Geneviève de Batiscan, Que.	
90,895	Union St. Pierre	Yarmouth	Schr—Glt	1889	Pubnico, N.S.	41 3	15 6	5 7	19	Maturin D'Entremont, Pubnico, N.S.	
100,123	Uno	Wallaceburg	Barge	1892	Wallaceburg, Ont.	76 0	20 2	5 2	75	J. W. Taylor, Wallaceburg, Ont.	
96,890	Upper Traverse	Ottawa	Schr—Glt	....	....	77 0	20 0	9 5	97	The Minister Marine and Fisheries, Ottawa, Ont.	
103,417	Uraguay	Lunenburg	do	1895	La Have, N.S.	83 0	23 9	9 3	97	D. Lohnes, La Have, N.S.	
97,098	Urania	do	do	1891	Lunenburg, N.S.	85 9	24 5	8 8	100	David Hersler, Lunenburg, N.S.	
66,997	Uranus	St. John, N.B.	do	1874	Canning, Queen's Co., N.B.	73 2	26 4	6 8	74	James A. Colwell, Cambridge, N.B.	

83,436	Urbain B.	Parrsboro'	do	1887	Belliveau's Cove, N.S	76 8	23 5	8 8	98	A. W. Copp, Parrsboro', N.S.	Classed American Record.
94,694	Utah and Eunice	Digby	do	1889	Freeport, N.S	50 0	18 0	6 0	33	M. Haines et al, Freeport, N.S.	
100,431	Utility	Moncton	do	1891	Waterside, N.B.	94 1	26 2	8 7	124	W. A. Copp, Riverside, N.B.	
83,495	Utopia	Liverpool	do	1884	Brooklyn, N.S	81 0	24 8	9 0	98	Joseph Innes and others, Liverpool, N.S.	
											Classed American Record.
90,669	V. T. H.	Digby	Schr—Glt	1888	Bear River, N.S.	95 4	26 3	9 7	149	Alpheus Marshall, Bear River, N.S.	
80,692	V. Paradis	Montreal	Barge	1881	Sorel, Que	130 0	24 7	10 0	214	Nap. Ladouceur, Sorel, Que.	
96,746	Vado	St. John, N. B.	Schr—Glt	1889	Cambridge, N.B.	81 6	27 0	6 8	99	James S. Robinson, Cambridge, N.B.	
103,340	Valda	Montreal	Sloop	1890	Lachine, Que.	27 0	8 0	1 8	3	A. F. Riddell, Montreal.	
94,743	Valdare	St. John, N.B.	Schr—Glt	1888	Cambridge, N.B.	83 0	27 0	7 2	100	V. S. White, St. John, N. B.	
92,394	Valencia	Kingston	do	1888	Garden Island, Ont.	178 0	30 8	13 2	543	The Calvin Co., Limited, Garden Island, Ont.	
94,649	Valenor	Lunenburg	do	1888	Mahone Bay, N.S.	73 4	23 5	9 3	84	Nathan Hiltz, Mahone Bay, N.S.	
90,752	Valetta	St. John, N.B.	do	1885	Bothesay, N.B.	81 0	27 0	7 4	99	Jotham F. Watson, St. John, N.B.	
83,164	Valiant	Lunenburg	do	1881	LaHave, N.S.	76 5	22 5	8 8	88	Thomas A. Cook, LaHave, N.S.	
100,237	Valkyrie	Halifax	do	1893	Tan Cook, N.S.	34 4	8 6	3 6	5	H. E. Marsh, Halifax, N.S.	
103,285	Valkyrie	Chatham, N.B.	do	1895	Shippegan, N.B.	36 1	12 0	5 2	12	P. Rive, Caraquet, N.B.	
51,745	Valley	St. Andrews	do	....	United States.	37 0	12 5	5 1	11	Bayard Ogilvie, Cornwallis, N.S.	
83,101	Valona	Richibucto	Bk—Bq	1884	Kingston, N.B.	173 8	33 5	20 2	797	John Jardine & Co., Kingston, N.B.	
....	Valorous	Kingston	Barge	1862	Quebec	140 0	27 5	10 5	363	Wm. Jones, Belleville, Ont.	
100,081	Vamoose	St. John, N.B.	Schr—Glt	1891	St. John, N.B.	142 4	32 8	11 3	349	Fredk. E. Sayre, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
36,983	Van	Guysboro'	do	1860	East Medway, N.S.	60 0	19 0	7 6	59	J. Clory, West Arichat, C.B.	
59,344	Van Tromp	St. Andrews	do	....	United States	43 0	13 4	6 0	20	Wm. Hamilton, Cornwallis, N.S.	
100,826	Vandala	Lunenburg	do	1893	La Have, N.S.	69 4	22 7	8 4	72	A. McKean, La Have, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du Navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longeur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
80,637	Vanduara	Yarmouth	Ship—3 m	1882	Grosses Coques, N.S.	201 2	38 3	24 0	1341	George H. Lovitt, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
71,034	Vanguard	Halifax	Schr—Glt	1876	East Port Medway, N.S.	62 0	19 6	7 5	47	Dominick Boudrot, Arichat, C.B.	
85,635	Vanilla	Lunenburg	do	1883	Summerside, N.S.	80 5	23 2	9 2	102	James Romkey, La Have, N.S.	
80,630	Vanity	Yarmouth	do	1882	Maitland, N.S	39 0	12 6	4 8	11	S. F. Perry, Maitland, N.S.	
88,592	Vanloo	do	Ship—3 m	1884	Grosses Coques, N.S.	216 0	40 6	23 8	1496	George H. Lovitt, Yarmouth, N.S.	Classed American Record.
97,027	Vanveen	do	Bktn—Bhglt.	1890	St. John, N.B.	161 0	33 3	13 1	542	do do	
61,607	Varena	Guysboro'	Schr—Glt	1871	Country Harbour, N.S.	38 4	13 4	5 7	16	Richard Hardy, Rose Blanche, Nfld.	
83,483	Varuna	Liverpool	Bgtn—Bkglt	1882	Liverpool, N.S.	93 6	25 2	11 9	195	Reginald Hamilton, New York, U.S.	do
... .	Vassal	Montreal	Barge	1866	St. Francis, Que.	96 3	22 5	6 8	106	Alfred Boucher, Sorel, Que.	
100,036	Vedette	Toronto	Yacht	1892	Toronto, Ont.	46 0	9 6	5 2	6	F. M. Gray *et al.*, Toronto, Ont.	
97,121	Vega	Quebec	Schr—Glt	1890	Malbaie, Que.	55 0	19 3	7 4	59	Joseph Blouin, St. Jean, Island of Orleans, Que.	
100,851	Vega	do	do	1892	Coudres Isld, Que.	42 8	15 2	6 2	24	R. Daly, Quebec	
36,991	Vegete	Halifax	do	1861	Lunenburg, N. S.	53 4	18 0	7 0	32	John Maskell, Jeddore, N.S.	
100,434	Velina A.	Moncton	do	1892	Harvey, N. B.	32 6	12 1	4 4	9	J. A. Derry, Harvey, N.B.	

35,667	Velocity	Halifax	Bgtn—Bkglt	1852	Pugwash, N. S.	78 2	19 8	8 1	69	John Drummond, Halifax, N.S.	
48,079	Veloz	Yarmouth	Schr—Glt	1863	Gloucester, U. S	67 0	19 5	7 3	46	S. M. Ryerson, Yarmouth, N.S.	
94,956	Venezuela	Lunenburg	do	1889	Pleasantville, N.S.	79 3	24 0	9 2	94	Albert McKean, LaHave, N.S.	
78,863	Venice	Weymouth	Bgtn—Bkglt	1879	Clare, N.S.	92 0	25 6	10 2	149	A. Melanson, Gilbert's Cove, N.S.	
33,110	Venture	Quebec	Schr—Glt	1855	Eboulements, Que.	101 4	22 2	6 6	116	Thomas Forsyth, Montreal	
92,778	Venture	Victoria	do	1888	Vancouver, B. C.	68 3	16 6	6 3	48	J. Matheson, Victoria, B.C.	
96,781	Venture	Halifax	do	1889	Port Peswick, N.S.	54 2	18 9	7 8	43	Alex. Wilson, Halifax, N.S	
92,315	Venturer	Liverpool	Bgtn—Bkglt	1886	Brooklyn, N.S.	115 0	29 4	11 8	318	Rupert Gardner, Brooklyn, N.S.	Classed American Record.
61,401	Venus	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1872	Miramachi, N.B.	43 4	14 8	5 9	19	Joseph Windsor, Dalhousie, N.B.	
94,832	Venus	St. Andrews	do	1885	Booth Bay, U. S.	59 0	18 4	6 7	42	Simon Brown, Campobello, N.B.	
100,821	Venus	Lunenburg	do	1893	Mahone Bay, N.S.	70 1	22 6	8 2	76	R. Hiltz, Mahone Bay, N.S.	
103,053	Venus	Yarmouth	do	1894	Shelburne, N.S.	28 0	11 1	5 3	8	C. Blades, Pubnico, N.S.	
96,949	Vera	St. John, N.B.	do	1890	Waterborough, N.B.	75 9	27 1	7 4	99	Jotham F. Watson, St. John, N.B.	
100,643	Vera	Victoria	do	1887	San Francisco, U.S.	74 0	21 2	8 5	60	J. G. Cox, Victoria, B.C.	
97,086	Veria G	Halifax	do	1890	La Have, N.S.	59 2	18 0	8 0	54	Charles W. Hart, Sambro, N.S.	
75,765	Veritas	Liverpool	do	1877	Brooklyn, N.S.	82 9	25 9	9 9	111	A. A. Terrio, Arichat, C.B.	
88,282	Veritas	St. Andrews	do	1878	Eastport, U.S.	30 3	10 6	5 6	10	Simon Leonard, West Isles, N.B.	
37,429	Vermont	Halifax	do	Not kn'n	United States	58 6	17 1	7 3	44	John G. English, Pictou, N.S.	
79,983	Veronica	St. John, N.B.	Bk—Bq	1879	Indiantown, St. John, N.B.	186 4	37 8	22 1	1093	Robt. Thomson, jr., and John H. Thomson, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas.
53,878	Veronique	Quebec	Schr—Glt	1856	Grondines, Que.	72 2	22 2	6 8	74	H. Hamelin, Grondines, Que.	
71,647	Verte Pomme	Montreal	Sloop	1872	Pierreville, Que.	101 2	23 4	6 9	110	G. Lebruin, St. Aimé, Que.	
85,758	Veruna	Quebec	Schr—Glt	1883	St. Jean Port Joli, Que.	51 0	14 9	6 5	24	J. Bouillon, Ste. Anne de la Pte. au Père, Co. Rimouski, Que.	
83,386	Verve	Toronto	Yacht	1877	Glasgow, G.B.	39 0	7 7	6 6	14	Robert Cochran, Toronto, Ont.	
100,608	Vesper	Shelburne	Schr—Glt	1893	Sable River, N.S.	35 4	14 0	6 0	14	P. J. Decker, Little Harbour, N.S.	
69,200	Vesta	Lunenburg	do	1874	Mahone Bay, N.S.	68 0	21 6	8 3	64	Wm. Evans, Chester, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
61,501	Vesta	Digby	Schr—Glt	1868	Jordan River, N.S.	49 5	16 1	6 5	22	Charles B. Bowers, Westport, N.S.	
85,976	Vesta Pearl	St. John, N.B.	Wdbt—Bab.	1882	Canning, N.B.	79 0	27 0	6 8	85	Joseph A. Johnson, Granville, N.S.	
100,811	Vesta Pearl	Barrington	Schr—Glt	1893	Shelburne, N.S	63 0	17 4	7 8	40	A. K. Smith, Cape Island, N.S	
103,274	Vesuvius	Chatham, N.B.	do	1888	Caraquet, N.B.	35 0	12 1	5 0	10	G. Maillet, Shippegan, N.B.	
77,564	Victor	Montreal	Sloop	1872	Yamaska, Que.	104 0	22 7	7 0	115	Geo. Forman, Grace's Point, Que.	
....	Victor	do	Barge	1873	Lévis, Que	104 4	22 6	9 0	186	Montreal Transportation Co.	
80,674	Victor	Ottawa	do	1881	Moute Bello, Que.	108 0	22 6	6 1	140	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
100,715	Victor,	Montreal	Sloop	1893	Pierreville, Que.	108 3	22 8	10 4	180	N. Laroche, Pierreville, Que.	
103,026	Victor	Parrsboro'	Schr—Glt	1836	Saybrook, Conn., U.S.	58 8	20 6	6 0	43	J. H. Morris, Bridgetown, N.S	
38,523	Victoria	Arichat	do	1874	French Village, C.B.	52 9	16 5	6 1	24	Peter Bourke, French Village, C.B.	
35,788	Victoria	Halifax	do	1838	Clyde, River, N.S.	52 5	14 8	8 6	50	Thos. Coffin, Barrington, N.S.	
35,816	Victoria	do	do	1840	Pope's Harbour, N.S	52 5	15 3	7 6	36	Alex. Fraser, Sheet Harbour, N.S.	
74,222	Victoria	Montreal	Sloop	1875	Yamaska, Que.	99 8	21 0	5 9	95	X. Lebruin, St. Aimé, Que.	
33,013	Victoria	Quebec	Schr—Glt	1854	Champlain, Que.	78 4	22 4	7 6	95	E. Morinville, Champlain, Que.	

48,151	Victoria	Quebec	do	1862	St. Antoine, Que	63 0	20 0	5 7	41	J. B. Côté, Lotbinière, Que
51,539	Victoria	do	Barge	1856	St. Jean Deschaillons, Que	80 0	22 0	7 5	77	L. Houde, St. Jean Deschaillons, Que.
52,500	Victoria	do	do	1865	Batiscan, Que	81 5	22 0	7 7	87	Gaspard Duval, Batiscan, Que.
55,858	Victoria	do	Schr—Glt	1866	Malbaie, Que.	44 4	14 0	6 1	21	Jos. Warren, Murray Bay, Que.
73,003	Victoria	do	do	1865	Lotbiniére, Que	55 0	17 0	5 2	29	Germaine Leveillé, Les Ecureuils, Que.
73,055	Victoria	do	do	1860	St. Antoine, Que	59 3	19 5	6 1	42	Zenophon Legendre, St. Antoine, Que.
38,026	Victoria	Yarmouth	do	1852	Lewis Head, N.S	37 0	10 6	5 7	17	W. Wrayton, Barrington, N.S.
90,709	Victoria	St. Catherines	Scow—Chd	1870	Welland, Ont	109 0	23 3	6 5	156	Allan Holloway, Fort Erie, Ont
96,996	Victoria	New Westminster.	Sloop	1892	Port Guichon, B.C.	36 0	11 0	3 5	13	John A. Maxwell, Nanaimo, B.C.
100,492	Victoria	Victoria	Schr—Glt.	1892	Victoria, B.C	80 0	20 4	8 4	63	Sprott, Balcam, Victoria, B.C.
100,458	Victoria	Quebec.	do	1891	Quebec, Que	68 0	21 7	6 0	53	Edouard Bouchard, Quebec, Que.
64,958	Victorine	do	do	1870	Bay St. Paul, Que	60 6	19 4	6 2	50	Wm. Filion, Bay St. Paul, Que.
36,080	Victory	Halifax	do	1844	Pope's Harbour, N.S.	40 4	11 6	6 1	14	Michael O'Leary, Bay of Islands, Nfld.
80,852	Victory	do	do	1880	Mosers River, N.S.	73 2	22 4	9 0	88	Augustus LeBlanc, D'Escousse, C.B.
85,735	Victory	do	do	1883	Lunenburg, N.S	79 2	23 6	9 0	97	John Livingston, Big Bras d'Or, C.B.
100,052	Victory	St. John, N.B	do	1890	Waterside, N.B	86 6	27 7	7 0	124	Ernest W. Lynds, Hopewell, N.B.
59,310	Victory	St. Andrews	do	1865	Hopewell, Me., U.S.	30 8	10 4	4 8	8	Geo. Mulholland, Campobello, N.B.
42,008	Victry	Digby	do	1859	Bear River, N.S	34 6	12 0	4 8	10	Israel Letteney, Granville, N.S
61,553	Vidette	Port Hawkesbury.	do	1873	Sable River, N.S	65 6	22 0	7 9	58	Thos. F. Reeves, Port Hawkesbury, C.B.
48,104	Vienna	Halifax	do	1833	Essex, U.S	46 7	13 9	6 0	22	John McDonald, Cape George, N.S.
90,558	Vienna.	Bowmanville	do	1871	Port Burwell, Ont	102 0	23 5	8 5	135	Elizabeth Sixsmith and others, Toronto, Ont.
92,767	Vigie	Quebec	do	1889	Quebec	70 7	19 0	8 6	59	The Corporation of Pilots, Quebec.
92,589	Vigilant	Gaspé	do	1894	Bescie River, Que	32 6	13 0	4 6	11	J. Dugay, Anticosti
100,251	Vigilant	Halifax	do	1894	Tan Cook Island, N.S	34 3	9 0	3 7	5	Dudley Mills, Halifax, N.S.
100,621	Viking	Port Dover	Sloop	1891	Port Dover, Ont	62 0	16 6	7 8	39	James Allan, Port Dover, Ont.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
103,338	Viking	Montreal	Yacht	1892	Côte St. Paul, Que.	40 0	12 3	3 2	6	L. J. Smith, Montreal	
42,222	Village Belle	Annapolis	Schr—Glt	1860	Wilmot, N.S.	44 8	14 7	5 0	20	A. Spurr, Hillsbourne, N.S.	
42,280	Village Belle	Halifax	Bgtn—Bkglt	1861	Londonderry, N.S.	106 9	24 8	11 4	196	Wm. Douglass, Londonderry, N.S.	
75,785	Village Belle	Port Medway	Schr—Glt	1878	East Port Medway, N.S.	63 8	21 0	8 3	55	S. E. Teel, Vogler's Cove, N.S.	
41,563	Village Belle	Quebec	do	1859	Douglastown, Gaspé, Que.	55 4	17 0	8 0	41	Jacques Saingelat, jr., Mille Vaches, Que.	
57,662	Village Bride	Halifax	do	1867	Chezetcook, N.S.	45 4	15 0	6 4	24	Peter Malcolm, Port Malcolm, N.S.	
69,192	Village Queen	do	do	1874	Mahone Bay, N.S.	48 6	15 9	6 6	24	Charles Brundage, Sheet Harbour, N.S.	
88,302	Villageois	Quebec	Barge	1881	St. Jean Deschaillons Que.	92 6	22 6	6 5	93	G. Gignac, Portneuf, Que.	
38,389	Vincent	Arichat	Schr—Glt	1859	Cheticamp, C.B.	57 9	16 6	6 7	32	Stanislaus Boudrot, Cheticamp, C.B.	
33,043	Vincent	Quebec	do	1837	Paspebiac, Que.	65 6	17 2	9 3	62	Hon. William Warren Lord, Charlottetown, P.E.I.	
....	Vine	Halifax	do	1847	Barrington, N.S	46 4	10 8	6 3	17	Joseph Atwood, Barrington, N.S.	
37,418	Vine	Liverpool	do	1854	Sable River, N.S.	46 2	13 0	6 3	23	N. Munroe, Port Medway, N.S.	
96,749	Vinton	Parrsboro'	do	1889	St. Martin's, N.B.	80 7	27 0	7 1	93	Kilgour Shives, Campbellton, N.B.	
85,338	Viola	New Carlisle	do	1882	Lunenburg, N.S	80 9	24 2	9 5	109	R. B. Smith, New Carlisle, Que.	Classed American Record.

97,186	Viola	Windsor, N.S.	do	1891	Salmon River, N.S.	90 0	28 0	9 0	124	J. Willard Smith, St. John, N.B.	
100,330	Viola Pearl	Yarmouth	do	1894	Eel Brook, N.S.	45 0	16 7	6 7	23	H. Goodwin, Pubnico, N.S	
72,238	Violet	St. John, N.B.	Bk—Bq	1875	Indiantown, St. John, N.B.	161 8	33 4	19 0	783	Charles A. Palmer, St. John, N.B.	Classed Bureau Veritas and American Record.
100,260	Violet	Halifax.	Schr—Glt	1891	Sambro, N.S.	33 6	11 4	5 0	12	James H. Smith, Sambro, N.S.	
94,726	Violet N	Digby	do	1888	Cornwallis, N.S.	54 0	17 8	6 4	32	Albert E. Coggins et al, Westport, N.S.	
90,485	Violet West	Halifax	do	1885	Seaforth, N.S.	49 6	18 0	7 0	35	Thomas Gaetz, Seaforth, N.S.	
33,325	Virgin	Arichat	do	1855	Barachois, C.B.	42 2	14 3	5 8	16	Wm. Levesconte, D'Escousse, C.B.	
96,773	Virgin	Port Hawkesbury	do	1894	Cheticamp, C.B.	33 0	11 4	4 9	10	M. LeBlanc, Cheticamp, C.B.	
70,283	Virginia	Montreal	Barge	1874	Montreal	110 0	22 9	8 8	184	The Kingston and Montreal Forwarding Co.	
33,217	Virginie	Quebec	Schr—Glt	1855	Lotbinière, Que	83 4	22 5	8 2	104	F. Brunet, Ste. Anne de la Pérade, Que.	
41,592	Virginie	do	do	1858	Les Eboulements, Que.	63 0	18 5	8 7	57	F. LeBrun, Gaspé, Que.	
51,537	Virginie	do	Barge	1864	Grondines, Que	83 3	22 0	7 4	86	E. Hamelin, Grondines, Que.	
74,258	Virginie	do	do	1876	Ste. Emélie, Que	95 8	21 5	7 6	112	Solomon Berard, Sorel, Que.	
75,678	Virginie	do	Schr—Glt	1877	Les Eboulements, Que.	39 0	14 5	5 7	21	E. Talbot, Fraserville, Que.	
36,148	Vision	Halifax	do	1858	Ship Harbour, N.S.	67 7	19 3	9 3	63	John Pugh, Halifax, N.S.	
72,570	Vision	Kingston	do	1873	Dog Lake, Ont.	73 0	17 9	6 2	57	J.D. Thompson, Kingston, Ont.	
90,863	Viva	Victoria	do	1885	Chester, N.S.	76 9	22 8	9 0	92	Victoria Sealing and Trading Co., Victoria, B.C.	
90,597	Vivian	Lunenburg	do	1885	Lunenburg, N.S	80 6	23 4	9 0	99	Charles Anderson, Lunenburg, N.S.	
36,215	Vivid	Halifax.	do	1859	La Have, N.S	50 8	16 9	7 7	29	George Stiles, La Poile, Nfld.	
37,603	Vivid	Lunenburg	do	1853	do	44 6	13 7	6 7	31	William Hiltz, Chester, N.S.	
75,749	Vivid	Yarmouth	do	1879	Church Point, N.S.	64 0	20 3	7 6	43	E. F. Parker, Yarmouth, N.S.	
37,312	Volant	Halifax	do	1846	Shelburne, N.S.	45 0	12 7	6 1	23	Samuel Smith, Barrington, N.S.	
100,995	Voltaire	Chatham, N.B.	do	1891	Shippegan, N.B	35 0	12 0	4 6	10	P. Rive, Caraquet, N.B.	
100,357	Voltigeur	Quebec	do	1888	Rimouski, Que	35 2	13 2	4 8	14	P. Theriault, Rimouski, Que.	
103,352	Voltigeur	do	Sloop	1894	Les Escoumains, Que	60 8	18 6	5 3	34	C. Belanger, Les Escoumains, Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built.—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. — Longueur.	Breadth. — Largeur.	Depth. — Profondeur.	Registered tonnage. — Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
42,291	Volunteer	Halifax..... . .	Schr—Glt	1861	Chester, N.S........	42 8	14 7	5 9	16	Henry Linden, Torbay, N.S...	
94,776	Volunteer	Lunenburg	do	1889	Pleasantville, N.S..	81 6	24 0	9 2	99	Albert McKean, La Have, N.S.	
96,910	Volunteer	Kingston	Sloop.........	1891	Dog Lake, Ont.....	88 8	17 0	5 6	59	John Ruttan, Battersea, Ont...	
103,111	Volunteer	St. Andrews	Schr—Glt ...	1888	Grand Manan, N.B.	32 0	12 3	5 0	13	Alfred W. Ingersoll, Grand Manan, N.B.	
100,966	Von Moltke........	Chatham, N.B....	do	1890	Caraquet, N.B	36 1	11 9	4 6	11	P. Rive, Caraquet, N.B......	
90,435	Voyager............	Barrington	do	1890	Barrington, N.S	70 0	20 8	8 2	72	A. W. Doane, Barrington, N.S.	
51,512	Voyageur..........	Quebec..........	Barge........	1862	Grondines, Que ...	70 0	22 0	5 9	54	Jos. Durand, Champlain, Que.	
64,983	Voyageur..........	do	Sloop.........	1861	L'Islet, Que	55 3	16 4	4 6	28	Pamphile Moreau, L'Islet, Que.	
96,034	Vreda......	Toronto	Yacht...	1888	Ayrshire............	53 3	10 1	9 5	18	A. R. Boswell and W. H. Cawthra, Toronto, Ont.	
92,583	W. J. B............	Gaspé	Schr—Glt	1890	Canne de Roche, Que.	68 0	20 0	8 8	66	Chas. G. LeBas, Percé, Que...	
42,395	W. A. Black........	Halifax...........	Bgtn—Bkglt..	1863	Londonderry, N.S ..	90 4	23 4	11 0	139	George McLellan, Londonderry, N.S.	
92,661	W. A. Crombie.....	Ottawa...........	Barge	1887	Ottawa, Ont........	110 0	22 0	7 0	155	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	

77,995	W. A. Woodbury	Ottawa	do	1879	Hull, Que	107 0	22 3	6 9	150	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
....	W. B. Robinson	Sarnia	Schr—Glt	1871	Port Frank, Ont	76 0	19 0	4 4	45	O. T. Hardy, Harwich, Ont	
80,893	W. C. Edwards	Ottawa	Barge	1880	Ottawa, Ont	111 0	22 0	7 1	154	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
42,023	W. D. Bickford	Digby	Schr—Glt	1860	Hillsburgh, N.S	58 8	17 1	7 5	44	J. A. Stevens, Sackville, N.B	
94,953	W. D. Richard	Lunenburg	do	1889	La Have, N.S	80 7	24 0	8 7	98	W. N. Reinhardt, La Have, N.S.	
69,214	W. E. Stowe	do	Bgtn—Bkglt	1875	Lunenburg, N.S	88 0	24 0	10 7	160	Jas. Eisenhauer & Co., Lunenburg, N.S.	
61,921	W. E. Wier	Halifax	Schr—Glt	1871	Port Medway, N.S.	61 0	19 6	7 2	41	Reuben Cross, Tancook, N.S.	
83,174	W. E. Young	Lunenburg	do	1882	Lunenburg, N.S	78 0	23 4	8 5	93	Edward Moore, Halifax, N.S.	
....	W. F. Biggar	Port Colborne	Scow—Chd	1873	Port Colborne, Ont.	96 0	25 7	6 0	111	A. H. Bradley, Wainfleet, Ont.	
88,518	W. F. Elizabeth	Sydney	Schr—Glt	1886	St. Peter's, C.B.	32 1	12 8	5 1	10	George Leslie, Spry Bay, N.S	
75,793	W. G. Perley	Ottawa	Barge	1878	Hull, Que	107 1	22 6	7 8	164	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
75,795	W. H. Lewis	do	do	1878	Ottawa, Ont	108 0	22 7	7 6	156	do do	
36,639	W. H. Merritt	Quebec	Schr—Glt	1855	St. Catharines, Ont.	123 0	25 5	10 5	266	Thos. N. Smith, St. Catharines, Ont.	
92,669	W. H. Sixsmith,	Ottawa	Barge	1887	Hull, Que	112 0	23 0	7 6	147	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
97,041	W. H. Smith	Liverpool	Schr—Glt	1890	Brooklyn, N.S.	59 9	18 0	7 1	43	Herbert Smith *et al*, Brooklyn, N.S.	
100,842	W. H. Walters	Lunenburg	do	1894	Lunenburg, N.S	76 4	22 2	9 1	90	Thomas Walters, Lunenburg, N.S.	
100,099	W. H. Waters	St. John, N.B	do	1893	Westfield, King's Co., N.B.	86 5	28 1	7 9	121	William H. Waters, Westfield, Kings Co., N.B.	
71,274	W. J. Suffel	Port Hope	do	1874	Port Burwell, Ont.	120 0	26 0	9 8	238	J. Carson, Port Hope, Ont	
57,257	W. L. Lohnes	Lunenburg	do	1866	La Have, N.S	55 3	18 1	7 4	38	Wm. Lohnes, La Have, N.S.	
94,827	W. K. Smith	Digby	do	1891	Plympton, N.S.	82 0	24 6	8 9	98	W. K. Smith, Plympton, N.S	Classed American Record.
69,091	W. M. Vogler	Port Medway	do	1874	Vogler's Cove, N.S.	61 5	20 3	7 6	46	J. S. Cochrane, Halifax, N.S.	
103,374	W. P. Andrus	Winnipeg	Barge	1894	Rat Portage, Ont.	52 0	12 2	6 0	28	Angus McKinnon, Rat Portage, Ont.	
83,446	W. P. Sayward	Victoria	Schr—Glt	1892	Victoria, B.C.	68 0	21 5	7 2	60	J. Boscowitz, Victoria, B.C	
100,543	W. Parnell O'Hara	Digby	do	1886	Essex, U.S.	80 2	23 0	8 3	79	Edgar Port *et al*, Digby, N.S.	
88,688	W. R. Barry	St. John, N.B	Wdbt—Bab	1885	Westfield, N.B.	46 4	14 9	4 6	22	Chas. A. C. Gorham, Greenwich, N.B.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,105	W. R. Huntley	Parrsboro'	Schr—Glt	1891	Port Greville, N.S.	100 1	28 4	10 1	167	C. S Howard, Parrsboro', N.S.	Classed American Record.
100,393	W. S. Fielding	Sydney	do	1895	Ingonish, C.B	38 8	12 9	5 4	14	A. B. Morrison, St. Anne, C.B.	
....	W. W. Grant	Port Burwell	do	1867	Port Burwell, Ont.	100 0	21 0	7 0	163	Thos. S. Bailey, Ernestown, Ont	
100,070	W. W. McLauchlan.	St. John, N.B	Bk—Bq	1891	Hopewell, N.B.	160 3	33 4	13 2	471	Ernest W. Lynds, Hopewell, N.B.	Classed Bureau Veritas.
71,280	W. Y. Emery.	Port Burwell	Schr—Glt	1875	Port Burwell, Ont.	104 0	25 0	10 8	154	George P. Magan, Toronto, Ont.	
92,672	W. Dunbar	Pictou, N.S.	do	1887	Brûlé, N.S.	48 0	17 6	6 6	28	Joseph O. Read, Pugwash, N.S.	
100,174	W. Gill	Montreal	Sloop	1891	Pierreville, Que	91 0	23 0	6 0	89	Willie Gill, Pierreville, Que	
90,534	W. Henry	Ottawa	Barge	1885	Sorel, Que	111 8	22 9	8 0	185	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
57,724	W. Inman	Halifax	Schr—Glt	1869	West Dublin, N.S.	49 5	17 2	7 1	34	John Gallop, Codroy, Nfld	
85,363	W. McGillivray	Ottawa	Barge	1886	Hull, Que.	111 1	22 8	7 2	157	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
75,529	W. Owens	Montreal	do	1874	Monte Bello, Que.	94 0	19 2	5 7	89	J. Bouvier, St. Roch, Que	
71,374	W. & H. Wotherspoon.	Parrsboro'	Schr—Glt	1875	Parrsboro', N.S.	108 2	27 1	11 2	194	Mark Shaw, New York, U.S.	
83,382	Wales	Toronto	do	1881	Kingston, Ont	110 0	21 7	10 0	152	The Muskoka Mills and Lumber Co., Toronto, Ont.	
100,115	Walleda	Parrsboro'	do	1892	Port Greville, N.S.	124 5	31 4	11 2	249	J. B. Westaway, New York, U.S.	Classed American Record.

88,422	Wallula	St. John, N.B.	Wdbt—Bàb	1884	Chipman, N.B.	77 0	25 2	6 9	82	George Coram, St. John, N.B.	
92,569	Walter	Halifax	Schr—Glt	1882	Red Head, N.S.	36 3	13 4	6 5	14	Robert Johnston, Halifax, N.S.	
88,264	Walter J. Clarke	Digby	do	1883	Carleton, N.B.	50 0	15 5	6 4	20	Amos D. Outhouse, Tiverton, N.S.	
94,814	Walter L. Rich	Victoria	do	1887	Booth Bay, U.S.	79 2	22 0	7 6	76	G. E. Munro, Victoria, B.C.	
96,944	Walter Miller	St. John, N.B.	do	1890	Black River, N.B.	93 2	27 7	7 3	125	N. C. Scott, St. John, N.B.	
90,663	Walter P. Hall	Victoria	do	1886	Gilbert's Cove, N.S.	78 0	22 8	9 0	99	T. R. Smith, Victoria, B.C.	
90,620	Walter Sumner	Moncton	do	1891	Moncton, N.B.	91 6	28 7	9 0	147	F. W. Sumner, Moncton, N.B.	Classed American Record.
....	Wanda	Morrisburg	Sloop	1868	Port Robinson, Ont.	103 0	23 0	8 0	153	Montreal Transportation Co., Montreal.	
36,986	Wanderer	Halifax	Schr—Glt	1860	La Have, N.S.	54 6	17 6	7 5	30	Ronald Campbell, P. E. Island	
64,139	Wanderer	Victoria	do	1872	San Juan, B.C	53 0	15 3	5 3	25	Victoria Sealing and Trading Co., Victoria, B.C.	
....	Wanderer	Toronto	do	1866	Oakville, Ont	80 0	20 4	7 6	110	John Spence, jun., Southampton, Ont.	
85,617	Wandrian	Parrsboro'	do	1883	Parrsboro', N.S.	135 3	32 3	12 5	310	Sarah Gillespie, Shulee, N.S.	do
90,896	Wapiti	Yarmouth	do	1889	Shelburne, N.S.	90 4	24 2	9 7	99	A. F. Stoneman, Yarmouth, N.S.	
61,583	Warrior	Halifax	do	1875	Jordan River, N.S.	80 0	22 1	10 0	102	James Jackson, Spry Bay, N.S.	
83,193	Warrior	Pictou, N.S.	Ship—3 m.	1884	River John, N.S.	221 0	40 5	24 2	1687	Alex. C. Macdonald, Pictou, N.S.	Classed Bureau Veritas and American Record.
92,378	Wascano	St. John, N.B.	Schr—Glt	1888	Coverdale, N.B.	88 2	26 3	8 2	115	W. H. Steeves, Hillsboro', N.B.	
69,385	Wasp	Gaspé	do	1876	Gaspé, Que.	50 8	15 4	7 5	31	Ed. Quigley, Gaspé, Que.	
73,057	Wasp	Quebec	Sloop	1868	Quebec	40 0	14 0	4 5	13	Campbell McNab, Rivière du Loup, Que.	
35,681	Wasp	Lunenburg	Schr—Glt	1853	New Dublin, N.S.	56 8	17 3	7 1	47	Alex. Bell, New Dublin, N.S.	
100,985	Wasp	Chatham, N.B.	do	1888	Caraquet, N.B.	36 0	12 8	5 0	12	C. De Gruchy, Caraquet, N.B.	
71,334	Watchman	Barrington	do	1864	Liverpool, N.S.	39 8	13 8	5 7	15	Israel L. Walker, Yarmouth, N.S.	
80,356	Watchman	Parrsboro'	do	1879	Parrsboro', N.S.	55 4	18 5	7 4	46	W. H. Adams, Parrsboro', N.S.	
52,198	Watchman	St. John, N.B.	do	1865	Grand Lake, Queen's Co., N.B.	64 0	22 2	6 0	46	W. C. Douglas, St. John, N.B.	
73,008	Water Fly	Quebec	do	1875	St. Siméon, Que.	56 5	19 5	7 7	49	Hubert Warren, St. Etienne de la Malbaie, Que.	
61,904	Water Lily	Halifax	do	1876	Liverpool, N.S.	38 4	14 0	5 5	14	Isaac Morash, Dover, N.S.	

ALPHABETICAL List of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
66,957	Water Lily	St. John, N.B....	Wdbt—Bab ..	1874	Greenwich, King's Co., N.B.	75 6	26 3	6 5	71	David Murray, Truro, N.S....	
100,611	Water Sprite......	Shelburne	Schr—Glt	1893	Shelburne, N.S......	66 0	19 0	7 9	50	Elijah Nickerson, Wood Harbour, N.S.	
59,325	Water Witch. ...	St. Andrews ...	do	....	Essex, Maine, U.S..	39 0	12 0	5 0	12	Eben Greenlaw, Deer Island, N.B.	
92,512	Water Witch.	do	do	1880	Brier Island, N.S....	29 0	11 0	5 0	11	B. H. Cossiboon, Grand Manan, N.B.	
80,961	Waterlily......	Halifax..........	do	1880	Little Glace Bay, N.S	41 6	14 6	5 8	18	Joseph Perrin, McNab's Island N.S.	
96,754	Waterside..,........	St. John, N.B....	do	1889	Waterside, N.B.....	101 0	28 2	8 6	161	Ernest W. Lynds, Hopewell, N.B.	Clas-ed American Record.
.. ....	Waubaushene	Toronto	do	1872	Chatham, Ont......	149 0	26 0	11 6	478	The Collins Bay Rafting and Forwarding Co., Kingston, Ont.	
35,731	Wave	Arichat.	do	1853	Mahone Bay, N.S...	62 9	18 3	7 9	41	Chas. Boudrot, Arichat, C.B..	
37,249	Wave	Digby	do	1834	Clements, N.S......	56 1	18 0	8 3	45	W. S. F. Davidson, Westport, N.S.	
72,980	Wave	do	do	1873	Salmon River, N.S..	39 6	12 2	4 8	11	Thos. Pack, Westport, N.S....	
35,595	Wave	Chatham, N.B....	do	1850	P. E. Island........	36 0	11 3	5 3	16	Geo. Rogers, Chatham, N.B...	
90,488	Wave	Charlottetown	do	1885	Spry Harbour, N.S.	43 5	14 0	5 5	19	Wm. M. Coffin, Charlottetown, P.E.I.	
83,413	Wave Crest.........	Port Hope.. .. .	do .. .	1867	Brockville, Ont.	110 0	22 5	9 7	182	R. C. Smith, Port Hope, Ont..	
77,969	Wave Queen.	St. Andrews... ..	do	1879	St. George, Charlotte-town Co., N.B.	30 2	11 7	5 1	11	Wm. McMann, St. George, N.B.	

....	Waverley	Morrisburg	Barge	1870	Thorold, Ont.	110 0	21 0	8 0	176	The Department of Public Works, Ottawa.	
....	Wawanosh	Sarnia	Schr—Glt	1873	Sarnia, Ont.	138 0	26 2	12 0	370	Jas. King, Sarnia, Ont.	
85,575	Wawbeek	St. John, N.B.	do	1883	Hopewell Cape, N.B.	76 4	24 8	8 2	100	W. H. Steeves, Hillsboro', N.B	
38,160	We are Here	Yarmouth	do	1861	Beaver River, N.S.	43 0	13 6	4 9	12	Wm. McKenzie, Yarmouth, N.S.	
64,049	Weenona	Digby	do	1875	Tiverton, N.S.	40 8	15 9	6 2	19	Morton Morrell *et al*, Tiverton, N.S.	
36,005	Weeping Willow	Halifax	do	1855	New Harbour, N.S.	41 1	13 6	5 9	16	Andrew Sangster, New Harbour, N.S.	
74,147	Welcome	Charlottetown	do	1876	La Have, N.S.	58 5	19 4	7 4	45	Jabez Hudson, Crapaud, P.E.I.	
64,901	Welcome	Halifax	do	1872	St. Margaret's Bay, N.S.	47 9	17 0	7 4	32	W. M. Gray, Halifax, N.S.	
88,228	Welcome	Charlottetown	do	1884	Chezetcook, N.S.	47 8	17 3	7 2	33	James Clow, Murray Harbour, P.E.I.	
80,061	Welcome Home	St. John, N.B.	do	1880	Chipman, N.B.	80 4	25 4	7 0	94	W. F. Currie, Cambridge, N.B.	
36,515	Welcome Return	Liverpool	do	1846	Port Herbert, N.S.	38 5	12 3	6 6	24	J. McDonald, Port Joli, N.S.	
73,958	Welland	St. Catharines	Scow—Chd	1876	Merritton, Ont.	107 0	25 0	6 7	142	Thos. Conlon, Thorold, Ont.	
....	Wellandport	do	do	1867	Welland, Ont.	107 0	25 0	6 7	212	John Flett, Chippewa, Ont.	
100,118	Wellman Hall	Parrsboro'	Schr—Glt	1892	Advocate, N.S.	98 5	27 5	9 3	136	S. F. Knowlton, Advocate, N.S.	
96,751	Wendall Burpee	St. John, N.B	do	1889	Waterborough, N.B.	81 1	27 1	7 4	99	N. C. Scott, St. John, N.B.	
50,860	Wenegance	Chatham, N.B.	do	1863	Buctouche, N.B.	32 0	10 7	4 5	10	J. Doherty, Buctouche, N.B.	
90,675	Wenonah	Shelburne	do	1886	Lockeport, N.S.	40 8	12 0	7 0	15	Andrew King, Halifax, N.S.	
92,329	Wenonah	Sydney	do	1893	Liverpool, N.S	82 8	23 5	9 3	100	Edward Farrell, Glace Bay, C.B.	
38,344	Wentworth	Arichat	do	1849	Poulamond, C.B.	45 2	13 2	6 4	27	Wm. Levesconte, D'Escousse, C.B.	
94,730	Wentworth	Windsor, N.S.	do	1889	Port Greville, N.S.	139 0	33 4	11 9	328	Gypsum Packet Co., Ltd., Windsor, N.S.	
100,692	We're Here	Pictou, N.S.	do	1859	Essex, Mass., U.S.	65 0	18 5	7 8	54	Martin Williams, Musquodoboit Harbour, N.S.	
100,152	Werra	Lunenburg	do	1891	Lunenburg, N.S.	77 0	23 6	8 8	85	David Smith, Lunenburg, N.S.	
75,955	West Wind	Digby	do	1877	Port Gilbert, N.S.	45 7	16 4	6 0	25	Lyda & Cousins, Digby, N.S.	
92,451	Westaway	Charlottetown	Bgtn—Bkglt	1886	Sturgeon, P.E.I	111 0	29 0	12 4	259	Joseph B. Westaway, Georgetown, P.E.I.	Classed Bureau Veritas.
83,042	Western Belle	Shelburne	Schr—Glt	1881	Gunning Cove, N.S.	46 5	16 3	6 6	23	John Thomas, Herring Cove, N.S.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur. Ft. 10ths	Breadth. Largeur. Ft. 10ths	Depth. Profondeur. Ft. 10ths	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
85,574	Westfield	St. John, N.B	Wdbt—Bàb	1883	Westfield, N.B	75 3	26 0	7 2	80	John Cullinan, St. John, N.B	
100,551	Westmoreland	Dorchester	Bk—Bq	1893	Harvey, N.B	164 4	35 3	18 3	697	Barque Westmoreland Co., Ltd., Dorchester, N.B.	Classed Bureau Veritas.
57,103	Westpoint	Yarmouth	Schr—Glt	1867	Tusket Wedge, N.S.	58 0	18 5	6 5	38	N. B. Lewis, Yarmouth, N.S	
....	Wheatbin	Montreal	Barge	1870	St. Marcel, Que	148 9	24 6	9 5	320	Montreal Transportation Co	
77,744	Whip-poor-Will	Shelburne	Schr—Glt	1875	Lockeport, N.S	44 0	13 6	5 5	17	Gilbert Littlewood, Littlewood, Shelburne Co., N.S.	
....	Whip-poor-Will	Toronto	do	1867	Welland, Ont	40 0	9 8	8 5	15	John McLennan, Toronto, Ont.	
90,658	Whistler	Yarmouth	do	1886	Eel Brook, N.S	50 9	14 7	6 3	23	John McKinnon, Yarmouth, N.S.	
77,572	White Bird	Montreal	Sloop	1878	Yamaska, Que	92 5	22 5	6 2	88	E. Auclair, Haverhill, U.S	
100,962	White Bird	Chatham, N.B	Schr—Glt	1893	Shippegan, N.B	41 8	15 8	6 0	27	W. S. Loggie, Chatham, N.B	
94,967	White Cloud	Lunenburg	do	1889	Mahone Bay, N.S	77 4	24 2	9 3	98	J. A. Mader, Mahone Bay, N.S.	
....	White Cloud	Windsor, Ont	Scow—Chd	1864	Sandwich West, Ont.	60 0	14 0	3 6	29	Jos. Lemoine, Sandwich, Ont	
96,735	White Fish	Chatham, N.B	Schr—Glt	1890	Shippegan, N.B	35 2	13 0	4 9	12	Joseph Savoy, Shippegan, N.B.	
72,571	White Oak	Kingston	do	1867	Oakville, Ont	111 0	24 8	9 5	180	James Quinn, Oakville, Ont	
6,520	White Swan	Parrsboro'	do	1889	Parrsboro', N S	78 5	21 9	7 0	90	Hugh Gillespie, Parrsboro', N.S.	

72,091	White Wings.. ...	Chatham, N.B....	do	1876	Miramichi, N.B.....	46 5	15 5	6 0	19	W. S. Loggie, Chatham, N.B..	
83,155	White Wings.......	Hamilton	Sloop	1886	Trenton, Ont.......	40 0	15 6	6 4	22	Æmilius Jarvis, Hamilton, Ont.	
90,476	White Wings.......	Maitland.........	Bktn—Bkglt..	1889	Maitland, N.S .. .	162 6	31 1	15 8	495	M. Lawrence, Maitland, N.S..	Classed Bureau Veritas.
100,953	White Wings......	Chatham, N.B....	Schr—Glt	1890	Caraquet, N.B......	35 1	12 7	4 4	10	R. Young, Caraquet, N.B.....	
100,866	White Wings.......	Quebec...	Bktn—Bkglt..	1893	St. Joseph de Lévis, Que.	142 0	28 6	12 5	396	White Wings Ship Co., Quebec	do
100,590	Wide Awake.......	Montreal...... ..	Sloop	1891	New York, U.S.....	16 5	7 2	3 5	1	H. M. Molson, Montreal, Que.	
38,199	Wide Awake........	Yarmouth........	Schr—Glt	1862	St. Mary's Bay, N.S.	50 8	18 2	6 6	27	D. Adams, Yarmouth, N.S....	
92,393	Wide Awake..	Kingston.........	Sloop	1887	Kingston, Ont......	65 3	15 3	3 8	24	John Tuttle, Stonnington, Ont.	
61,947	Widgeon	Halifax	Schr—Glt	1869	Chezetcook, N.S...	42 5	14 8	6 6	22	John Petipas, Bay of Islands, Nfld.	
72,321	Widgeon	St. John, N.B....	do	1872	St. John, N.B.......	32 1	11 5	5 3	10	James Kennedy, St. John, N.B.	
96,936	Wild Brier C.......	Charlottetown	do	1890	Miminegash, P.E.I..	47 0	15 0	5 5	24	Walter Matheson, Charlottetown, P.E.I.	
64,972	Wild Goose.........	Quebec......	Barge	1871	Quebec.....	105 0	22 5	7 0	130	Jean B. Blanchard, Montreal.	
41,929	Wild Wave.........	Liverpool	Schr—Glt	1859	Liverpool, N.S......	59 0	17 5	6 7	35	B. P. Crowell, Shelburne, N.S.	
54,416	Wildflower	St. John, N.B....	Wdbt—Bàb ..	1866	Washademoak, Queen's Co., N.B.	55 0	18 7	5 0	33	John B. Edgar, Kars, King's Co., N.B.	
85,586	Wildwood	do	Bk—Bq	1883	St. John, N.B	222 3	40 1	24 0	1488	Robert Thomson, jr., and John H. Thomson, St. John, N.B.	do
49,465	Wiley Smith..... ..	Pugwash	Bgtn—Bkglt..	1866	River Philip, N.S...	82 9	23 2	9 7	128	Thomas Donnison and George West, Pugwash, N.S.	
88,614	Wilhelmina	Lunenburg	Schr—Glt	1884	LaHave, N.S......	61 9	19 6	8 0	54	Wm. Allen, Boom Bay, Nfld...	
90,882	Will-o'-the-Wisp....	Yarmouth........	do	1888	Pubnico, N.S.......	67 8	19 7	7 5	51	Gervais D'Entremont, Pubnico, N.S.	
90,430	Will Carleton......	Barrington	do	1889	Barrington, N.S.....	77 0	22 7	9 0	89	H. D. Smith, Port Latour, N.S.	
92,662	Willard Crane......	Ottawa........ ..	Barge	1887	Hull, Que.....	110 0	22 0	7 0	155	The Ottawa Trans. Co., Ltd., Ottawa, Ont.	
92,578	Willetta..	Halifax	Schr—Glt	1888	Sambro, N.S.... ..	37 8	12 9	5 5	12	Joseph Gray, Sambro, N.S....	
61,949	William	Charlottetown.....	do .. .	1866	Chezetcook, N.S....	40 4	14 9	6 4	22	Wellington Mutch, Elden, P.E.I	
39,015	William	Halifax	do	1843	Sable River, N.S....	45 8	12 8	6 8	30	William Manning, Halifax, N.S.	
69,675	William	Kingston.........	Barge	1875	Point Lévis, Que....	128 1	27 0	10 3	287	Kingston and Montreal Forwarding Co., Kingston, Ont.	
38,698	William	Sydney...........	Schr—Glt	1871	Lorraine, C.B.....	43 3	13 6	5 6	16	Malcolm McFadden, Charlottetown, P.E.I.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
....	William	Kingston	Sloop	1863	Kingston, Ont.	77 1	19 0	4 6	50	Bernard Black, Kingston, Ont.	
85,397	William A.	Amherst, M.I.	Schr—Glt	1890	Etang du Nord, Que.	33 6	12 3	4 7	9	John N. LeBlanc, Etang du Nord, Que.	
73,030	William Albert	do	do	1881	Grindstone, Gaspé Co., Que.	57 1	19 6	8 1	41	W. G. Leslie, Grindstone, M.I., Que.	
88,260	William C. Allan	Yarmouth	do	1883	Rothesay, N.B.	35 1	12 2	5 7	11	Hilaire P. Saulnier, Meteghan, N.S.	
72,096	William Gordon	Chatham, N.B.	Bk—Bq	1876	Buctouche, N.B.	163 7	33 8	19 1	732	George K. McLeod, St. John, N.B.	Classed American Record.
37,449	William Henry	Halifax	Schr—Glt	1850	Barrington, N.S.	44 9	13 3	7 0	29	Wm. H. Clough, Grandigue, N.S.	
35,811	William Henry	do	do	1853	Ship Harbour, N.S.	48 6	16 3	7 1	28	John Pool, Port aux Basque, Nfld.	
64,884	William Henry	do	do	1871	Louisburg, C.B.	49 6	15 6	6 0	18	Alex. McMullen, Bridgeport, N.S.	
75,912	William Jamieson	Whitby	do	1878	Mill Point, Ont.	100 0	25 4	8 6	143	D. Galbraith, Whitby, Ont.	
64,025	William Jenkins	Yarmouth	do	1872	Port Gilbert, N.S.	83 0	34 0	9 5	120	Augustus W. West, Halifax, N.S.	
98,674	William Law	do	Ship—3 m.	1891	Greenock, G.B.	252 1	40 5	22 4	1631	The William Law Ship Co., Yarmouth, N.S.	Classed English Lloyds.
38,339	William McKeen	Arichat	Schr—Glt	1856	Mabou, C.B.	77 0	21 7	8 0	76	Wm. Graham, Antigonish, N.S.	
37,381	William Noble	Halifax	do	1853	Torbay, N.S.	48 2	14 4	5 9	20	Michael Pelrine, Torbay, N.S.	
88,663	Wm. Sinclair	Chatham, N.B.	do	1885	Chatham, N.B.	41 0	15 0	5 6	17	W. S. Loggie, Chatham, N.B.	

36,510	William Taylor.....	Halifax......... ..	do	1860	Liverpool, N.S......	61 5	19 0	7 2	45	Wellington Hume, Pleasant Valley, P.E.I.	
....	William Wilson.....	Chatham, Ont	do	1865	Rondeau, Ont.......	75 6	18 6	6 6	69	J. W. Young, Dresden, Ont.	
64,873	Willie.........	Quebec......... .	do	1872	Moser's River, N.S..	51 2	18 1	7 7	36	Paul Edouard Vignault, Seven Islands, Que.	
74,317	Willie	Yarmouth	do	1876	Yarmouth, N.S.....	44 0	15 8	5 5	21	Henry Glaven, Westport, N.S.	
....	Willie..............	Windsor, Ont.....	Scow—Chd...	1871	River Ruscom, Ont..	65 0	15 4	2 9	37	Adolph Fluery, Bell River, Ont.	
75,869	Willie A	Yarmouth	Schr—Glt	1881	Meteghan, N.S.....	69 4	22 0	8 3	70	Robert McDonald, Westport, N.S.	
73,962	Willie B............	Halifax...........	do	1876	Liverpool, N.S......	53 9	18 3	7 3	38	Wm. Delaney, Margaree, C.B.	
96,776	Willie B...	Port Hawkesbury.	do	1894	Cheticamp, C.B.....	33 0	11 5	5 4	11	J. H. Roach, Cheticamp, C.B.	
83,185	Willie Craig........	Sydney........	do ...	1882	Pugwash, N.S	63 5	20 0	7 0	48	John Arsenault, Bras d'Or, C.B.	
90,886	Willie D............	Yarmouth	do ...	1888	Meteghan, N.S.....	72 0	20 7	8 0	64	Raymond Deveau, Mavileth, N.S.	
85,559	Willie F............	do	do	1884	Cape Cove, N.S.....	40 7	12 5	5 0	12	Leon H. Deveau, Salmon River, N.S.	
100,226	Willie H. Crosby ...	Halifax..........	do	1893	Chezetcook, N.S....	64 8	22 2	8 9	65	J. Julien, Chezetcook, N.S.	
85,541	Willie M............	Yarmouth	do	1883	Maitland, N.S.....	53 0	16 0	6 6	24	Josiah Ellis, Green Cove, N.S.	
85,487	Willie McGowan....	Shelburne	do	1883	Shelburne, N.S.....	88 0	23 8	9 6	116	Wm. H. Moore, North Sydney, C.B.	Classed American Record.
66,727	Willow...	Halifax........	do	1872	La Have, N.S	41 0	14 6	5 8	18	Louis Boulet, Quebec.	
34,769	Wilmot Packet . ..	do	do	1846	Wilmot, N.S.	48 7	13 4	7 3	32	Andrew Harris, Wilmot, N.S.	
75,463	Windsor Packet....	Windsor, N.S.....	do	1877	Margaretsville, N.S.	68 0	24 8	7 5	65	W. E. Wyman, Freeport, N.S.	
94,666	Winged Arrow.	Halifax.........	do	1866	Essex, U.S..........	67 2	20 5	7 5	56	Thomas Boudrot, Descousse, C.B.	
77,978	Winged Racer	Victoria	do	1861	Madison, U.S.......	37 0	12 2	4 9	12	G. R. Shotter, Victoria, B.C.	
97,149	Winnie....	St. Andrews... .	do	1877	Green's Cove, N.S...	30 0	11 3	4 9	12	Robt. McLellan, Dipper Harbour, St. John Co., N.B.	
94,612	Winnie C...........	Lunenburg	do	1888	Bridgewater, N.S...	57 6	20 4	7 6	55	Reuben F. Smith, Musquodoboit, N.S.	
94,959	Winnie G. S........	do	do ...	1889	Chester Basin, N.S..	45 0	16 0	7 0	26	C. A. Shatford, Chester Basin, N.S.	
90,723	Winnie L	Halifax.....	do	1886	Chezetcook, N.S....	47 2	17 5	7 3	30	John Graham, Port Malcolm, N.S.	
77,972	Winnifred..........	Victoria	do	1869	Whatcom, U.S.	42 5	13 7	4 5	13	C. Spring, Victoria, B.C.	
100,267	Winnifred........	Windsor, N.S.....	Bktn—Bfiglt..	1891	Canning, N.S......	148 0	35 0	13 6	432	W. A. Conrod, Halifax, N.S ..	Classed Bureau Veritas.

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Continued.*

LISTE ALPHABÉTIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Suite.*

Official Number. — Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft, 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
100,711	Winnipeg	Montreal	Sloop	1893	Kingston, Ont	179 5	34 6	14 5	681	Montreal Transportation Co., Montreal.	
88,493	Winnipeg River	Winnipeg	Barge	1883	Winnipeg, Man	132 0	25 5	6 3	205	The North-west Nav. Co. (Ltd.), Winnipeg, Man.	
70,295	Winona	Montreal	do	1874	Quebec	121 0	23 0	9 8	227	François Sauvé, Beauharnois, Que.	
96,717	Winona	Ottawa	do	1890	Grenville, Que	110 0	24 0	7 3	149	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
96,829	Wisteria	Lunenburg	Schr—Glt	1890	Lunenburg, N.S.	77 6	23 5	8 9	96	Freeman Anderson, Lunenburg, N.S.	
83,126	Wolfe	Halifax	Bk—Bq	1881	River John, N.S.	181 4	36 9	20 7	948	Thomas Douglas, Maitland, N.S.	Classed Bureau Veritas.
94,983	Wona	Toronto	Schr—Glt	....	Gloucester, U.S.	27 6	8 6	4 6	4	Wm. P. Ely, M.O., Toronto, Ont.	
92,531	Wood	Ottawa	Barge	1887	Sorel, Que	111 9	22 8	8 1	171	The Ottawa Trans. Co. (Ltd.), Ottawa, Ont.	
103,012	Wood Bros.	Parrsboro'	Schr—Glt	1894	Parrsboro', N.S.	74 5	25 0	6 4	68	Paul Wood, Parrsboro', N.S.	
66,256	Wood Cock	Halifax	Bgtn—Bhglt.	1871	Rollo Bay, P.E.I.	94 4	24 8	10 7	134	Michael Williams, Halifax, N.S.	
100,973	World's Fair	Chatham, N.B.	Schr—Glt	1893	Caraquet, N.B.	37 2	12 2	4 8	11	R. Young, Caraquet, N.B.	
90,897	Wrasse	Yarmouth	do	1889	Eel Brook, N.S.	64 1	20 2	7 4	56	A. F. Stoneman, Yarmouth, N.S.	
103,183	Wren	Shelburne	do	1895	Shelburne, N.S.	41 6	13 4	6 7	18	Wm. McCarthy, Shelburne, N.S.	
103,079	Wren	Chatham, N.B.	do	1894	Shippegan, N.B.	34 6	12 5	4 8	11	T. Ahier, Shippegan, N.B.	

100,225	Wym	Halifax	Cutter	1892	Dartmouth, N.S.	32 5	7 3	5 4	6	R. R. Kennedy, Halifax, N.S.	
100,812	Wyvern	Barrington	Schr—Glt	1894	Lockeport, N.S.	53 0	17 0	7 0	25	J. E. Swim, Clarke's Harbour, N.S.	
85,454	Yamaska	Quebec	Barge	1873	Yamaska, Que	107 5	22 6	9 3	160	Adelard Bourdon, Lanoraie, Co. Berthier, Que.	
....	Yamaska	Montreal	do	1859	do	79 5	21 6	5 4	57	Wm. Graham, Vaudreuil, Que.	
75,745	Yarmouth Packet	Yarmouth	Schr—Glt	1878	Plymouth, N.S.	75 0	22 0	8 3	76	E. F. Parker, Yarmouth, N.S.	
96,808	Youla	Halifax	Cutter	1891	Dartmouth, N.S.	32 5	7 3	5 4	6	Harry M. Wylde, Halifax, N.S.	
....	Youth	do	Schr—Glt	1848	Barrington, N.S.	32 1	11 0	6 0	16	Paul Crowell, Barrington, N.S.	
75,722	Yuba	Yarmouth	do	1878	Green Cove, N.S.	42 0	14 6	5 5	15	John Collins, Cape Cove, N.S.	
100,833	Yucatan	Lunenburg	do	1893	Lunenburg, N.S.	83 6	24 6	9 2	98	J. Joseph Rudolf, Lunenburg, N.S.	
51,777	Zaidee	Liverpool	do	1865	Liverpool, N.S.	67 0	20 0	7 5	55	Patrick Monaghan, Charlottetown, P.E.I.	
80,618	Zebina Goudey	Yarmouth	Bk—Bq	1881	Annapolis, N.S.	195 0	36 3	21 5	1087	George G. Sanderson, Yarmouth, N.S.	Classed Bureau Veritas.
35,680	Zebra	Liverpool	do	1868	LaHave, N.S.	48 0	17 3	6 6	26	T. R. Patillo Estate, Liverpool, N.S.	
37,775	Zebron	Halifax	Schr—Glt	1847	Shubenacadie, N.S.	70 1	29 9	9 9	100	Isaac Dart, Maitland, N.S.	
46,188	Zelee	Quebec	do	1862	Grondines, Que.	81 0	22 5	8 3	100	Augustin Télesphore Beaulieu, Lévis, Que.	
85,508	Zelena	St. John, N.B.	do	1883	St. Martin's, N.B.	40 2	13 6	5 2	14	James I. Smith, Rockland, N.B.	
83,348	Zelia	Quebec	do	1881	Les Eboulements, Que.	58 1	21 6	8 0	61	Thomas Tremblay, Les Eboulements, Que.	
71,368	Zelu	Lunenburg	do	1876	Port Medway, N.S.	46 8	17 3	6 0	21	Isaac Westhaver, Lunenburg, N.S.	
100,920	Zephyr	Chatham, N.B.	do	1891	Caraquet, N.B.	36 3	12 4	5 0	12	George Romeril Paspebiac, Que.	
85,378	Zephyr	Halifax	do	1863	Mahone Bay, N.S.	40 5	14 4	5 5	14	Robert J. Slaughenwhite, Terrance Bay, N.S.	
73,966	Zephyr	do	do	1876	Brooklyn, N.S.	48 0	17 0	6 8	27	Walter C. Boak, Halifax, N.S.	
100,589	Zephyr	Montreal	Sloop	1892	Yamaska, Que.	62 6	16 6	4 9	33	Zéphirin Marchand, Three Rivers, Que.	

ALPHABETICAL LIST of Canadian Registered Sailing Vessels on Registry Books, &c.—*Concluded.*

LISTE ALPHABETIQUE des navires à voiles canadiens inscrits sur les registres, etc.—*Fin.*

Official Number. Numéro matricule.	Name of Ship. — Nom du navire.	Port of Registry. — Port d'enregistrement.	Rig. — Gréement.	Built—Construit.	Where Built. — Lieu de construction.	Register Dimensions. — Dimensions. Length. Longueur.	Breadth. Largeur.	Depth. Profondeur.	Registered tonnage. Tonnage enregistré.	Owner, or Managing Owner, and Address. — Armateur ou armateur-gérant, et adresse.	Where Classed. — Où classé.
						Ft. 10ths	Ft. 10ths	Ft. 10ths			
97,095	Zeta	Lunenburg	Schr—Glt	1890	Lunenburg, N.S.	90 2	25 0	10 3	144	Benjamin Anderson, Lunenburg, N.S.	Classed American Record.
92,713	Zio Battista	Truro	Bk—Bq	1875	Savona, Italy	158 3	32 4	21 3	700	Thomas G. McMullin, Truro, N.S.	do
42,335	Zone	Halifax	Schr—Glt	....	Not known	47 1	16 8	6 5	28	Alexander Corner, Sheet Harbour, N.S.	
36,075	Zorilla	Halifax	do	1856	Shelburne, N.S.	58 4	17 5	7 2	40	Jacob Hewitt, Petite, Nfld.	
83,427	Zoulou	Weymouth	do	1883	Grosses Coques, N.S.	40 0	12 0	5 5	12	Louis N. Teabo, Plympton, N.S.	
77,953	Zulu	Annapolis	do	1879	Granville, N.S.	44 8	15 4	5 8	18	A. H. Outhouse, Tiverton, N.S.	
80,013	Zulu	St. John, N.B.	do	1879	St. John, N.B.	29 8	11 3	4 8	8	Edward Hampton, St. John, N.B.	



